
GOVERNMENT DOCUMENTS
HJ 12J9 0



LIBRARY OF THE GENERAL COURT
SIGILLUM REIPUBLICÆ MASSACHUSETTENSIS.
ENSE PETIT PLACIDAM
SUB LIBERTATE QUIETEM
CASE 48
No. 1

France.

TABLE

DES

PROCÈS-VERBAUX

DE LA

CHAMBRE DES DÉPUTÉS,

ET

DES PROJETS DE LOIS, RAPPORTS, DISCOURS ET OPINIONS

DISTRIBUÉS A MM. LES DÉPUTÉS,

OU INSÉRÉS AU MONITEUR;

RÉDIGÉE

AUX ARCHIVES DE LA CHAMBRE.

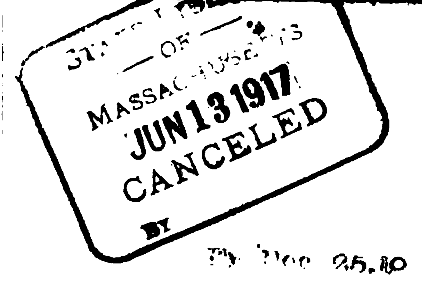
SESSION 1845.

PARIS,

DE L'IMPRIMERIE DE A. HENRY,

RUE GÎT-LE-CŒUR, 8.

1845



AVIS.

Les Documents qui appartiennent à la Session 1845 de la Chambre des Députés, ont été divisés en seize tomes; savoir :

Procès-Verbaux et Annexes, 15 volumes (13 in-8°, 2 in-4°);

Impressions diverses et Feuilletons, 1 volume.

Les volumes in-8° de *Procès-Verbaux et Annexes* contiennent le Procès-Verbal des séances, suivi d'Annexes qui s'y rattachent : on comprend sous la dénomination d'*Annexes*, les Projets de Lois, Rapports et autres pièces dont la Chambre ordonne l'impression. — Les tomes in-4° se composent seulement des Annexes que leur format n'a pas permis de réunir aux autres volumes.

La Chambre n'ordonne l'impression d'aucun Discours; mais plusieurs de MM. les Députés ayant fait distribuer quelques-unes de leurs opinions et d'autres écrits, on a rassemblé ces publications sous le titre d'*Impressions diverses*.

Les *Feuilletons* ne contiennent, pour la plupart, que l'ordre du jour; toutefois, comme on y trouve aussi les noms des Commissaires chargés de l'examen des Projets des lois, et, de mois en mois, la liste, par bureau, de tous les membres de la Chambre, ils offrent quelques renseignements utiles.

Il a été tiré, pour chaque tome, un titre qui indique les Pièces composant le volume.

Par suite d'un traité avec la Chambre, le *Moniteur* publie dans leur entier les débats des séances; on trouvera dans cette Table les indications nécessaires pour recourir à ce journal, souvent cité dans les discussions.

Les renvois aux *Procès-Verbaux et Annexes* sont marqués dans la Table par la lettre P., l'indication du tome et celle de la page : les volumes in-8° contenant deux séries de pagination, l'une pour le texte du Procès-Verbal, l'autre pour les Annexes, le chiffre de la page est précédé des lettres *an.*, lorsqu'il s'agit d'Annexes appartenant à ces volumes; pour celles qui composent les tomes in-4°, comme ce sont des pièces détachées dont la pagination ne se continue pas, il a fallu se borner à désigner seulement le tome. Les initiales I. D. renvoient aux *Impressions diverses*; F, aux *Feuilletons*; B. des L., au *Bulletin des Lois*, et enfin la lettre M. précède les chiffres qui se rapportent au *Moniteur*.

TABLE.

A

M., p. 166. Retrait de la deuxième partie de l'amendement, *Ibid.* Adoption du second paragraphe du projet de la Commission, P., t. 1, p. 136; M., *Ibid.* — *Paragraphe* 3 [Taïti, indemnité au missionnaire Pritchard], P., t. 1, p. 157; M., p. 170. Amendement de M. L. de Maleville, *Ibid.* Après une double épreuve, l'amendement est rejeté, P. t. 1, p. 172; M., p. 176. Observations présentées par M. Garnier-Pagès sur l'ordre du jour: Réponse de M. le Président, P., t. 1, p. 173; M., p. 183. Discussion du troisième paragraphe du projet, *Ibid.* Il est procédé au vote de ce paragraphe par la voie du scrutin secret, sur la demande de vingt membres: leurs noms, P., t. 1, p. 180; M., p. 184. Le paragraphe est adopté, P., t. 1, p. 181; M., *Ibid.* — Les paragraphes suivants sont successivement mis aux voix et adoptés sans discussion, P., t. 1, p. 181; M., p. 184). — Ont pris part aux débats, MM. O. Barrot. G. de Beaumont, Béchard, Billault, de Carné, Crémieux, Duchâtel, *Ministre de l'intérieur*, Dufaure, Dumon, *Ministre des travaux publics*, Dupin, Garnier-Pagès, de Gasparin, Guizot, *Ministre des affaires étrangères*, Hébert, le duc d'Isly, Liadières, Marie, de Peyramont, Saint-Marc-Girardin, Thiers, de Tocqueville. — Scrutin sur l'ensemble du projet [27 janvier] (P., t. 1, p. 184; M., p. 185). — Teneur de l'Adresse et réponse de S. M. (P., t. 1, an., p. 89; M., p. 191).

Adresse au Roi, dite des Deux cent vingt-un, votée par la Chambre des Députés dans la première session de 1830. — Incident au sujet de cette Adresse. Voy. Règlement de la Chambre.

Affaires étrangères. Voy. Hôtel des Affaires étrangères.

Agents du pouvoir. Voy. Responsabilité.

Albréda. — Incidents relatifs aux droits de la France sur ce comptoir. Voyez Crédits, § 1, et aussi Budget général de l'État pour 1846, *Affaires étrangères*.

Alcools dénaturés. Voy. Boissons.

Algérie. — Projet de loi de crédit extraordinaire pour l'entretien de l'effectif dans cette possession, et incident au sujet de la colonisation, voy. Crédits, § XII. — Débat sur la question de savoir si les rapports de l'Algérie avec l'étranger doivent être réglés par la loi ou par des ordonnances royales, Amendement ayant pour objet de fixer les droits à percevoir sur les bâtiments sardes dans les ports de l'Algérie, voy. Douanes, § II, *premier projet de loi*. — Incidents relatifs: à la comptabilité des matières en Algérie, voy. Crédits, § I; aux conditions imposées à l'adjudicataire d'une fourniture de salaisons à livrer en Afrique, voy. Comptes de 1842. — Projet de loi concernant la création, à Alger, d'un comptoir de la Banque de France, voy. Banque de France.

Voy. Boissons, n° 4; Kabylie et Troupes.

cation du chemin de fer de Paris à Strasbourg (*Passage par Saint-Dizier*, M., p. 1999).

ANGLETERRE. — Incident relatif au traité conclu entre la France et le gouvernement anglais au sujet des pêcheries, voy. DOUANES, § II, *Deuxième projet de loi.*

Voy. SAINTE-MARIE DE BATHURST, TRAITÉ DU 29 MAI 1845.

ANNIVERSAIRE DE JUILLET 1830, voy. CRÉDITS, § XXIX.

ANNONCES JUDICIAIRES. — Texte de la proposition de loi présentée par M. Vivien, au sujet des annonces judiciaires à publier dans les journaux [20 mars 1845] (P., t. 3, p. 119; M., p. 670). — Développement et discussion sur la prise en considération [29 mars] (P., t. 3, p. 235; I. D.; M., p. 766) : MM. Corne, L. de Maleville, Martin du Nord, *Garde des Sceaux*, Pascalis. — Sur la demande de plus de dix membres, il est procédé au vote sur la prise en considération, par la voie du scrutin de division : rejet (P., t. 3, p. 262; M., p. 771).

APPEL du contingent militaire de la classe de 1845, pour le recrutement des troupes de terre et de mer. — Exposé des motifs et texte du projet de loi présenté par M. le duc de Dalmatie, ministre de la guerre [24 février 1845] (P., t. 2, an., p. 115; M., p. 444). — Commission (F. n° 48; M., p. 469). — Rapport, par M. de Chabaud-Latour [14 mars] (P., t. 3, an., p. 171; M., p. 620). — Discussion [19 mars] : Observations de MM. Bureaux de Pusy et Subervie, sur la nécessité d'organiser une réserve de l'armée (P., t. 3, p. 115; M., p. 661). — Scrutin sur l'ensemble du projet : adoption [même séance] (P., t. 3, p. 117; M., *Ibid.*). — Loi du 22 avril 1845 (B. des L., n° 11946; M., p. 1101).

APPEL NOMINAL. — Noms des membres dont il constate l'absence de la séance, le 5 mars 1845 (M. de 1845, p. 515; réclamation faite par M. de Tracy contre l'inscription de son nom parmi ceux des absents, p. 529; errata, p. 524); le 22 avril (M., p. 1078; erratum, 1085); le 5 juin (M., p. 1590; errata, 1609 et 1638).

ARAGO (M.) [Pyrénées-Orientales, 1er arr.]. — Dépose des pétitions de négociants du Hâvre (M. de 1845, p. 277); du sieur Erckmann (*Ibid.*); d'habitants de Ribeauville, contre l'armement de Paris (M., p. 1080); d'habitants de la Corse, qui demandent le rappel de la famille de l'Empereur (*Ibid.*). — Est entendu dans la discussion : de la loi collective des crédits supplémentaires et extraordinaires pour 1844 et 1845 (*Télégraphie électrique*, M., p. 1136); du crédit applicable à la fabrication du matériel nécessaire à l'armement de Paris (M., p. 1208, 1220, 1238). — Son rapport sur le projet de loi tendant à accorder une pension à M. Vicat, ingénieur en chef des ponts-et-

écoles, et sur la question de savoir si la Chambre doit écarter par une fin de non-recevoir les pétitions de serviteurs de l'État, lorsqu'ils sollicitent près d'elle le redressement de griefs avant d'avoir recouru à leurs supérieurs hiérarchiques (M., p. 962). — Est entendu sur le projet de loi concernant : les caisses d'épargnes (M., p. 1026, 1035); la concession du chemin du Nord et de ses embranchements (M., p. 1331, 1382). — Dépose une pétition des hab. de la commune de Drosly-Treuil, qui se plaignent de dégats commis dans leurs propriétés par le gibier d'une forêt domaniale (M., p. 1602). — Prend part à la discussion du Budget de 1846 (Dépenses : *Traitement des sous-préfets*, M., p. 1672. Recettes : *Marchés pour la fourniture du papier destiné au timbre*, M., p. 2021). — Ses rapports sur des pétitions, lus en son nom par M. de Courtais (P., t. 13, p. 323; M., p. 2059).

BARROT (M. Ferd.) [Indre-et-Loire, 3e arr.]. — Dépose des pétitions d'habitants de Ciran et de Lagueil, qui réclament contre la fixation de leur patente (M. de 1845, p. 1267 et 1380).

BARROT (M. Odilon) [Aisne, 2e arr.]. — Prend part à la discussion: de l'Adresse au Roi (*Affaire de Taïti*, M. de 1845, p. 173, 184); de la proposition concernant la réforme postale (M., p. 280); de la proposition de loi sur les irrigations (M., p. 318, 328); de la proposition ayant pour objet de modifier plusieurs dispositions du code d'instruction criminelle (M., p. 347); de la proposition de loi concernant la responsabilité des agents du pouvoir (M., p. 360); du crédit pour dépenses secrètes (M., p. 399). — Parle : à l'occasion d'interpellations au sujet de la négociation, à la Bourse de Paris, d'un nouveau fonds espagnol (M., p. 421, 422, 423); sur le projet de loi d'organisation du conseil d'Etat (M., p. 429, 430, 431, 442, 443, 452, 453, 454, 463, 464, 466, 467); sur des pétitions qui proposent des moyens pour l'extinction de la mendicité (M., p. 475). — Dépose une pétition de mariniers de Saint-Quentin contre la taxe de halage (M., p. 496). — Ses observations au sujet de l'entrée de M. Lacoudrais au conseil d'amirauté, sans qu'il ait été fait application à ce Député de la loi du 12 septembre 1830 (M., p. 567). — Est entendu : dans la discussion de la proposition de M. Duvergier de Hauranne, concernant le scrutin secret (M., p. 651); sur la pétition du sieur Durand, qui se plaint que des curés tiennent des écoles, et, incidemment, sur la question de savoir si la Chambre doit écarter par une fin de non recevoir, les pétitions de serviteurs de l'Etat, lorsqu'ils sollicitent près d'elle le redressement de griefs, avant d'avoir recouru à leurs supérieurs hiérarchiques (M., p. 961); sur la proposition de M. Muret de Bort, pour la conversion des rentes cinq pour cent (M., p. 1083); à l'occasion d'un incident, introduit dans la discussion de la proposition de loi répressive du duel (M., p. 1127). — Prend part à la discussion de la loi collective des crédits supplémentaires et extraordinaires pour 1844

BAYSE (CANALISATION ET AMÉLIORATION DE LA), voy. CRÉDITS, § XV.

BEAUMONT (M. GUSTAVE DE) [Sarthe, 6e arr.]. — Prend part à la discussion : de l'Adresse au Roi (*Discussion générale*, M. de 1845, p. 122. *Son amendement aux deux premiers paragraphes*, M., p. 162, 166); du projet de loi relatif à la police des chemins de fer (M., p. 217, 218, 226, 227, 228, 231, 232, 233, 244); de la proposition de M. Rémusat ayant pour objet de retirer aux Députés la faculté d'accepter des fonctions publiques ou de recevoir de l'avancement (M., p. 566); du projet de loi de crédit applicable aux hospices et bureaux de charité (M., p. 671). — Est entendu sur : la demande faite par M. de Vatry de renvoyer la proposition relative aux Députés intéressés dans les marchés avec l'Etat, à la Commission d'examen de la proposition de M. de Rémusat (M., p. 883); la proposition de M. Crémieux, ayant pour objet de modifier la loi électorale (M., p. 886); la loi collective des crédits supplémentaires et extraordinaires pour 1844 et 1845 (*Expédition de Kabylie*, M., p. 1135); la loi de crédits extraordinaires applicables à divers services de la guerre et notamment à l'Algérie (*Discussion générale*, *Refus de ratification du traité avec le Maroc*, M., p. 1487. *Expédition de Kabylie*, M., p. 1491); le projet de loi concernant le régime des esclaves (M., p. 1567, 1568); le Budget de 1846 (*Affaires du Texas*, M., p. 1655. *Gardes nationales dissoutes*, M., p. 1666. *Incident à l'occasion du chapitre 12 du budget des travaux publics :* Ouvrages d'art et décoration d'édifices, M., p. 1669. *Incident sur la situation administrative des préfets*, M., p. 1693. *Organisation de l'administration en Algérie*, M., p. 1795, 1796. *Dessèchements*, M., p. 1799).

BEAUMONT (M. DE) [Somme, 7e arr.]. — Dépose une pétition d'un mécanicien d'Arras, qui propose un nouveau moyen de traction sur les chemins de fer (M. de 1845, p. 50). — Sur sa proposition, la Chambre reprend la totalité des projets de lois demeurés à l'état de rapport (P., t. 1, p. 20, M., p. 50 et 51). — Après la lecture du projet d'Adresse, il demande la communication de nouvelles pièces relatives à l'affaire de Maroc (M., p. 111.) — Est entendu sur : le règlement des comptes du budget de 1842 (*Régime hypothécaire*, M., p. 204. *Souscriptions à la Revue des Deux-Mondes et à la Revue de Paris*, M., p. 205. 216. *Observations relatives au typhus de l'espèce bovine*, M., p. 205); la pétition du sieur Carpentier, qui propose de frapper d'un impôt les rentes sur l'Etat (M., p. 298); une pétition tendant à faire réserver aux anciens officiers et sous-officiers tous les emplois à la nomination du Gouvernement et ayant pour objet la surveillance des lignes de chemins de fer (M., p. 360). — Parle à l'occasion d'une pétition concernant la loi sur la chasse (M., p. 407). — Dépose une pétition du vicomte de Turenne, relative aux haras (M., p. 418). — Parle : sur la pétition

d'un ancien colon de Saint-Domingue (M., p. 474); sur des pétitions qui proposent des moyens pour l'extinction de la mendicité (M., p. 475); dans la discussion de la loi sur les pensions de retraite des fonctionnaires civils (M., p. 491, 500, 502, 524, 528, 538, 550, 551). — Dépose une pétition du comice agricole de Péronne (M., p. 575). — Est entendu sur : un projet de loi de crédit applicable aux hospices et bureaux de charité (M., p. 670, 672); les douanes (Premier projet de loi : *Bois d'ébénisterie*, M., p. 706. *Graines oléagineuses*, M., p. 721. *Observations sur le prix de la viande*, M., p. 793 et 809 à l'errata. *Relations entre l'Algérie et l'étranger*, M., p. 802. Deuxième projet de loi : *Mode de taxation des bestiaux à l'entrée de Paris*, M., p. 828. *Laines*, M., p. 844); le projet de loi concernant l'emploi de l'excédant des recettes de l'ordre de la Légion-d'Honneur (M., p. 949); une pétition de Compagnies de bateaux à vapeur du Rhône et de la Saône (M., p. 960); le projet de loi concernant les caisses d'épargne (M., p. 1035, 1049); le projet de loi de perception de l'impôt des sucres indigènes (M., p. 1089 et 1108 à l'erratum, 1090, 1091). — Dépose une pétition de M. Duhait, qui demande l'érection d'un monument commémoratif de la dernière exposition des produits de l'industrie (M., p. 1249 et 1272 à l'errata). — Dans la discussion du crédit applicable à la fabrication du matériel nécessaire à l'armement de Paris, il interpelle M. le Ministre de la guerre au sujet de constructions faites à Vincennes (M., p. 1259). — Parle sur le projet de loi de concession du chemin de fer du Nord et de ses embranchements M., p. 1297, 1298, 1300, 1304, 1308). — Dépose une pétition de M. d'Harlaborde, chef de bataillon en retraite (M., p. 1505). — Est entendu dans la discussion du projet de loi de crédit applicable à l'introduction de travailleurs libres dans les colonies (M., p. 1582). — Dépose une pétition : du sieur Brunel, instituteur primaire M., p. 1602); de cinquante principaux marchands de vin de Paris (M., p. 1631). — Parle sur : le budget de 1846 (Dépenses : *Clergé paroissial*, M., p. 1651. *Agents politiques et consulaires*, M., p. 1667. *Théâtres*, M., p. 1669. *Encouragements à l'agriculture*, M., p. 1706. *Primes aux chevaux de course*, M., p. 1710. *Conseils généraux de l'agriculture, des manufactures et du commerce*, M., p. 1712. *Observations sur les inspections générales des troupes*, M., p. 1773. *Secours aux officiers réformés*, M., p. 1777. *Ecole militaire de Saumur*, M., p. 1779. *Fortifications du Hâvre*, M., p. 1815. *Marchés métallurgiques pour le service de la marine*, M. p. 1850. *Fonds de réserve des écoles normales primaires*, M., p. 1917. *Tabacs*, M., p. 1933, 1934, 1935. *Amendement relatif aux travaux du port de Saint-Malo*, M., p. 1950. *Domaine d'Ecouen*, M., p. 1951. Recettes : *Péréquation de l'impôt foncier*, M., p. 2015. *Répartition de l'impôt des portes et fenêtres*. M., p. 2016. *Décime de guerre*, M., p. 2020. *Exercice dans les distilleries de pommes de terre*, M., p. 2036); le projet de loi ayant pour objet la

concession de l'embranchement de Dieppe sur le chemin de fer de Rouen au Hâvre, M., p. 2005). — Est entendu sur des pétitions relatives : aux défrichements de bois et à la mise en culture des communaux (M., p. 2058) ; aux assurances contre la grêle (M., p. 2060).

BÉCHARD (M.) [Gard, 1er arr.]. — Prend part à la discussion de l'Adresse au Roi (M. de 1845, p. 144). — Dépose plusieurs pétitions qui demandent la liberté de l'enseignement (M., p. 881). Est entendu dans la discussion générale de la loi collective des crédits supplémentaires et extraordinaires pour 1844 et 1845 (*Entraves apportées à l'exercice du culte réformé*, M., p. 1131).

BEHAGHEL (M.) [Nord, 12e arr.]. Dépose : des pétitions de plusieurs villes et communes du département du Nord, en faveur de la liberté d'enseignement (M. de 1845, p. 565, 881) ; une pétition de la société d'agriculture d'Hazebrouck, sur la question des graines oléagineuses (M., p. 702). — Est entendu sur les douanes (*Levure*, M., p. 814) ; sur le budget de 1846 (*Traitements des sous-préfets*, M., p. 1672).

BELGIQUE. — Incident relatif à la créance de la France contre le Gouvernement belge, voy. BUDGET GÉNÉRAL DE L'ÉTAT POUR 1846, *Affaires étrangères*. — Observations au sujet de l'application de la loi belge, en matière de mutation de biens, à des immeubles situés en France et dépendant de successions ouvertes en Belgique, voy. BUDGET GÉNÉRAL DE L'ÉTAT POUR 1846, *Recettes*.

BELLONNET (M. le général DE) [Haut-Rhin, 5e arr.]. — Est entendu dans la discussion de la loi de crédits extraordinaires applicables à divers services de la guerre, et notamment à l'Algérie (*Articles additionnels proposés par M. Desmousseaux de Givré*, M. de 1845, p. 1491). — Dépose une pétition de manufacturiers du Haut-Rhin, qui réclament contre le tracé du chemin de fer de Dijon à Mulhouse (M., p. 1571). — Son rapport sur le projet de loi relatif au chemin de fer de Dijon à Mulhouse (P., t. 13, an., p. 173 ; M., p. 2340).

BENOIST (M.) [Nièvre, 2e arr.]. — Prend part à la discussion du projet de loi relatif à l'établissement d'une surtaxe à l'octroi de La Rochelle (M. de 1845, p. 194) ; du projet de loi relatif à la police des chemins de fer (M., p. 217, 218, 230) ; de la proposition de loi sur les irrigations (M., p. 320, 327, 330). — Est entendu : sur les interpellations faites par M. Garnier-Pagès, au sujet de la négociation, à la Bourse de Paris, d'un nouveau fonds espagnol (M., p. 422) ; dans la discussion de la loi sur les pensions de retraite des fonctionnaires civils (M., p. 488). — Son rapport sur la proposition de loi présentée par M. Muret de Bort, pour la conversion des rentes cinq pour cent sur l'État (P., t. 4, an., p. 233 ; M., p. 935). — Est entendu dans la discussion de cette proposition (P., t. 5, p. 117 à 164 *passim* ; M.,

p. 1065, 1,080, 1081, 1082, 1084). — Parle sur la pétition du sieur Durand, qui se plaint que des curés tiennent des écoles (M., p. 961, 962). — Son rapport sur le projet de loi concernant la perception de l'impôt des sucres indigènes (P., t. 4, an., p. 338; M., p. 994). — Prend part à la discussion de ce projet de loi (P., t. 5, p. 171 à 197; M., p. 1088 à 1091, *passim*). — Son rapport sur le même projet, amendé par la Chambre des Pairs (P., t. 13, an., p. 41). — Est entendu sur les projets ou propositions de lois concernant : les caisses d'épargne (M., p. 979, 1025, 1034, 1035); la concession du chemin de fer du Nord et de ses embranchements (M., p. 1298, 1299, 1307, 1331, 1334, 1383) l'impôt du sel (M., p. 1458); la concession des chemins de fer de Pa à Lyon et de Lyon à Avignon (M., p. 1592, 1595); le budget de : (*Personnel des lignes télégraphiques*, M., p. 1666. *Comptabilité en matières de la marine*, M., p. 1828. *Canaux de* 1822, M., p. 1933); la mise en adjudication du chemin de fer de Paris à Strasbourg (M., p. 2002, 2003).

BERGERAC. — Incident au sujet des travaux à exécuter dans le port de cette ville, voy. BUDGET GÉNÉRAL DE L'ÉTAT POUR 1846: *Travaux publics*.

BERNARD DE RENNES (M.) [Morbihan, 2e arr.]. — Obtient un congé (P., t. 1, p. 7, et t. 6, p. 110; M. de 1844, p. 3071, et M. de 1845, p. 1235).

BERRYER (M.) [Bouches-du-Rhône, 1er arr.). — Dépose une pétition de pères de famille de l'arrondissement de Valenciennes, qui demandent la liberté complète de l'enseignement (M. de 1845, p. 162). — Est entendu dans la discussion : de la proposition de loi sur les irrigations (M., p. 326); du projet de loi d'organisation du conseil d'État (M., p. 441, 443, 469); de la proposition de loi concernant la translation du domicile politique (M., p. 600, 603, 604); de la proposition de M. Duvergier de Hauranne, concernant le scrutin secret (M., p. 642, 653, 654); des lois de douanes (Premier projet de loi : *Graines oléagineuses*, M., p. 723, 739. *Machines*, M., p. 758. *Fontes*, M., p. 805. *Francisation des navires*, M., p. 806, 812, 813. Deuxième projet de loi : *Guano*, M., p. 828. *Laines*, M., p. 846. *Primes sur les fers français employés à la construction des navires en fer*, M., p. 847, 848; *Nota*. C'est par erreur que le Moniteur mentionne l'adoption de l'amendement de M. Berryer. *Droits de tonnage de Marseille*, M., p. 867); de la proposition relative aux Députés intéressés dans les marchés avec l'État (M., p. 882); du projet de loi concernant les caisses d'épargne (M., p. 1008, 1023, 1024, 1026, 1034, 1035, 1036, 1049). — Dépose une pétition d'habitants de Marseille sur la loi de la chasse (M., p. 1127). — Parle : à l'occasion des interpellations sur l'exécution des lois concernant les congrégations religieuses (M., p. 1180); dans la discussion du crédit applicable à la fabrication du matériel nécessaire à l'armement de Paris (M., p. 1260); sur le pro-

de la topographie parcellaire en Algérie, géomètres attachés à la direction de l'intérieur, P., t. 12, p. 52, 55; M., p. 1797, 1798. *Dessèchements*, P., t. 12, p. 60, 61; M., p. 1799. *Port d'Alger*, P., t. 12, p. 63, 66; M., p. 1799, 1810. *Emploi des crédits extraordinaires accordés par la loi du 25 juin 1841 pour les bâtiments militaires*, P., t. 12, p. 86, 87; M., p. 1814, 1815. *Administration centrale des travaux publics*, P., t. 12, p. 95; M., p. 1817. *Amendements relatifs à l'écluse d'Andresy, aux quais de Rennes, aux travaux du canal de la Marne au Rhin et du canal latéral à la Garonne*, P., t. 13, p. 52, 53; M., p. 1950. *Observations sur les crédits ouverts au titre de 1846, pour les chemins de fer du Nord et de Lyon*, P., t. 13, p. 57; M., p. 1950. *Discussion générale de la marine*, P., t. 12, p. 136, 143; M., p. 1829, 1830. *Personnel de l'administration centrale de ce département*, P., t. 12, p. 152; M., p. 1831. *Réduction pour incomplet du cadre d'officiers*, P., t. 12, p. 158; M., p. 1832. *Capitaines de corvette*, P., t. 12, p. 170; M., p. 1846, 1848. *Secours imputés sur le chap.* XVIII *du budget de la marine :* Dépenses temporaires, P., t. 12, p. 199; M., p. 1870. *Traitement du sous-inspecteur des douanes à Bourbon*, P., t. 12, p. 205; M., p. 1871. *Etablissements de l'Océanie*, P., t. 12, p. 225; M., p. 1875. *Administration centrale de l'instruction publique*, P., t. 12, p. 230; M., p. 1876. *Dépenses des nouvelles facultés*, P., t. 12, p. 234; M., p. 1876. *Traitement des professeurs des collèges royaux de nouvelle création*, P., t. 12, p. 241; M., p. 1877. *Nouvelle classification des collèges royaux*, P., t. 12, p. 249, 256; M., p. 1878, 1895. *Subvention aux collèges royaux*, P., t. 12, p. 265; M., p. 1896. *Bourses dans les collèges royaux*, P., t. 12, p. 272; M., p. 1898. *Fonds d'encouragement aux collèges communaux*, P., t. 12, p. 276; M., p. 1899. *Traitement des instituteurs primaires*, P., t. 12, p. 286; M., p. 1914, 1915. *Salles d'asyle*, P., t. 12, p. 300; M., p. 1917. *Emploi du fonds de souscription*, P., t. 12, p. 311; M., p. 1919. *Division en deux chapitres du chap.* XXI *du budget de l'instruction publique*, P., t. 12, p. 312; M., p. 1919. *Etablissements monétaires*, P., t. 13, p. 8; M., p. 1930. *Tabacs*, P., t. 13, p. 22, 26; M., p. 1933. *Malle-poste de Toulouse à Perpignan*, P., t. 13, p. 35; M., p. 1936. *Service des depêches de Calais à Douvres*, P., t. 13, p. 37; M., p. 1937. *Dispositions additionnelles présentées par M. Desmousseaux de Givré, relatives à l'Algérie*, P., t. 13, p. 75; M., p. 1953. *Nomenclature des services votés*, P., t. 13, p. 82; M., p. 1953. *Article additionnel relatif aux marchés pour fabrication d'armes*, P., t. 13, p. 87, 88, 89; M., p. 1954. *Article concernant les pensions de l'Académie royale de musique*, P., t. 13, p. 90; M., p. 1955). — Dépose une pétition d'habitants indigènes de Pondichéry (M., p. 1793).

BILLAUDEL (M.) [Gironde, 3e arr.]. — Dépose des pétitions : de propriétaires riverains et d'habitants de communes voisines de la

Garonne (M. de 1845, p. 800, 1080, 1235); de propriétaires de maisons à Bordeaux (*Ibid.*). — Parle sur le premier projet de loi de Douanes (*Bateaux de construction étrangère*, M., p. 757).

BILLAULT (M.) [Loire-Inférieure, 4e arr.]. — Est entendu dans la discussion : de l'Adresse (M. de 1845, p. 154, 183); du crédit pour dépenses secrètes (M., p. 396). — Dépose une pétition de négociants de Rouen, relative aux droits sur les graines d'arachide (M., p. 428). — Prend part à la discussion : du premier projet de loi de Douanes (*Droits à l'importation des fils et tissus belges*, M., p. 706. *Graines oléagineuses*, M., p. 738); de la loi collective des crédits supplémentaires et extraordinaires pour 1844 et 1845 (*Réclamations à former contre le Maroc*, M., p. 1136. *Affaires de Portendick et d'Albreda*, M., p. 1152, 1155); du projet de loi de concession du chemin de fer du Nord et de ses embranchements (M., p. 1356); de la loi de crédits extraordinaires applicables à divers services de la guerre, notamment à l'Algérie (*Discussion générale, Refus de ratification du traité avec le Maroc*, M., p. 1489); du budget de 1846 (*Discussion générale des affaires étrangères* : droit de visite, Maroc, évènements de Suisse, abdication de Don Carlos, questions de Syrie et d'Albreda, affaires des soufres de Naples, affaires d'Amérique et notamment du Texas, M., p. 1652. *Compte à distribuer aux Chambres de la situation du personnel naval des bâtiments armés*, etc., M., p. 1852. *Affaires de Taïti*, M., p. 1874, 1875).

BINEAU (M.) [Maine-et-Loire, 2e arr.]. — Est entendu dans la discussion : du projet de loi relatif à la police des chemins de fer (M. de 1845, p. 229); de la proposition ayant pour objet la réforme postale (M., p. 281). — Parle : sur la prise en considération de la proposition de M. Muret de Bort, concernant la conversion des rentes cinq pour cent sur l'État (M., p. 577); dans la discussion de cette proposition (M., p. 1076); dans celle des projets de lois de concession du chemin de fer du Nord et de ses embranchements (M., p. 1304, 1305, 1307, 1315, 1316), et des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à Avignon (M., p. 1596, 1602, 1609, 1613). — Prend part à la discussion : du budget de 1846 (*Rentes cinq pour cent*, M., p. 1636) ; du projet de loi concernant la mise en adjudication des chemins de fer de Tours à Nantes et de Paris à Strasbourg et des embranchements de ce dernier (M., p. 2002).

BLANC (M. Edmond) [Haute-Vienne, 5e arr.] — Est entendu dans la discussion : de la proposition de loi concernant la translation du domicile politique (M. de 1845, p. 604, 605); du projet de loi de crédit applicable aux hospices et bureaux de charité (M., p. 670, 672); du projet de loi de concession du chemin de fer du Nord et de ses embranchements (M., p. 1299); du Budget de 1846 (*Pensions de l'Opéra*, M., p. 1670).

BLIN DE BOURDON (M. le vicomte) [Somme, 5e arr.] — Dépose une pétition d'habitants des arrondissements d'Amiens, d'Abbeville, de Doullens et de Péronne, qui réclament la liberté d'enseignement (M. de 1845, p. 376, 1235, 1732); du sieur Fossier, officier en réforme à Doullens (M., p. 640). — Est entendu dans la discussion du Budget de 1846 (*Répartition de l'impôt des portes et fenêtres*, M., p. 2015, 2032).

BOISSEL (M.) [Seine, 12e arr.]. — Dépose une réclamation des habitants du douzième arrond. de Paris, contre le projet de placer sur la rive droite de la Seine le point de départ du chemin de fer de Paris à Lyon (M. de 1845, p. 265). — Est entendu : dans la discussion de la loi de concession de ce chemin de fer (M., p. 1605); sur le Budget de 1846 (*Répartition de l'impôt des portes et fenêtres*, M., p. 2016; erratum, 2041).

BOISSONS.

1. — La proposition de loi relative à la falsification des vins, et demeurée à l'état de rapport, est reprise sur la demande de M. de Beaumont de la Somme [9 janvier 1845] (P., t. 1, p. 20; M., p. 50). *Nota.* Le Rapport fait par M. de La Grange le 29 juin 1844, n'a pas été inséré à sa date au Moniteur; il se trouve au numéro du 30 janvier 1845, p. 195. — La mise à l'ordre du jour est ajournée, sur la demande de M. le Ministre des finances (P. t. 1er, p 328; M., p. 245). — Supplément de Rapport, par M. de La Grange [23 mai] (P., t. 8, an., p. 257; M., p. 1463).

2. — Projet de loi tendant à autoriser la perception d'une surtaxe à l'octroi de La Rochelle sur les Boissons, voy. SURTAXE.

3. — Exposé des motifs et texte du projet de loi présenté par M. Lacave-Laplagne, min. des finances, ayant pour objet de convertir en loi les règlements d'administration publique qui ont déterminé les conditions de dénaturation des alcools, et de fixer le tarif des droits à percevoir sur les alcools dénaturés [18 mars 1845] (P., t. 3, an., p. 328). — Commission (F. no 68; M., p. 726). — Rapport, par M. Ternière [23 juin] (P., t. 12, an., p. 169; M., p. 1964).

4. — Incident relatif à la taxe dite *Octroi de mer* imposée sur les vins et eaux-de-vie de France à leur importation en Algérie, voy. BUDGET GÉNÉRAL DE L'ÉTAT POUR 1846, *Recettes*.

BOISSY D'ANGLAS (M. le Baron) [Ardèche, 2e arr.]. — Est nommé secrétaire (P., t. 1, p. 13; M. de 1844, p 3089). — Sa proposition ayant pour objet de déclarer inéligible à la Chambre des Députés tout intéressé dans des marchés avec l'État, voy. DÉPUTÉS A LA CHAMBRE. — Est entendu sur la prise en considération de cette proposition (M. de 1845, p. 883). — Dépose une pétition d'habitants de la commune de Saint-Christophe, sur la liberté d'enseignement (M., p. 1108). — Conjointement avec M. Champanhet,

il fait hommage à la Chambre des *œuvres de Victorin Fabre* (M., p. 1505). — Prend part à la discussion : de la loi de concession des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à Avignon (M. p. 1616); du Budget de 1846 (*Frais de représentation des lieutenants-généraux commandant les divisions militaires*, M., p. 1754). — Parle sur la pétition du sieur Motel, officier réformé (M., p. 2066).

BONNAIRE (M.) [Cher, 3e arr.]. — Est admis et prête serment comme Député (P., t. 1, p. 23; M. de 1845, p. 111). — Parle dans la discussion : de la loi sur les pensions de retraite des fonctionnaires civils (M., p. 513, 539, 541, 542, 549); du projet de loi de concession du chemin de fer du Nord et de ses embranchements (M., p. 1298).

BONNEMAINS (M. le général vicomte) [Manche, 5e arr.]. — Dépose des pétitions : des greffiers de justice-de-paix de Coutances (M. de 1845, p. 720); d'instituteurs primaires de l'arrond. de la même ville (M., p. 788); des principaux fab. et marchands des arr. de Coutances et d'Avranches (M., p. 1825). — Parle sur la pétition du sieur Moreau, qui demande la révision de la loi sur l'état des officiers, en ce qui concerne les conseils d'enquête (M., p. 2066).

BONNIN (M.) [Vienne, 3e arr.]. — Dépose une pétition des greffiers de justice-de-paix de l'arrond. de Civray (M. de 1845, p. 675). — Parle sur les projets de lois concernant : les caisses d'épargne (M., p. 979); les travaux à exécuter dans les bâtiments de plusieurs ministères et de l'École d'état-major (M., p. 1962).

BOQUET (M. le général), *Commissaire du Roi.* — Est entendu dans la discussion du Budget de 1846 (*Immeubles frappés de servitudes militaires par suite de la fortification de Paris*, P., t. 12, p. 71; M. de 1845, p. 1810, 1811, 1812, 1813. *Casernement, emploi des fonds alloués pour les services de la guerre par la loi du 25 juin 1841*, P., t. 12, p. 81; M., p. 1814 et 1832 à l'erratum).

BOUCHER (M.), *Commissaire du Roi.* — Est entendu dans la discussion du Budget de 1846 (*Approvisionnements de la marine en chanvres*, P. t. 12, p. 192; M., p. 1853. *Observation sur l'emploi dans le service de la Marine, d'une mesure étrangère*, P., t. 12, p. 193; M., p. 1853. *Essais du procédé Boucherie pour la conservation du bois*, P., t. 12, p. 197; M., p. 1870).

BOUCHERIE (le docteur), — Incident au sujet des essais de son procédé pour la conservation des bois, voy. BUDGET GÉNÉRAL DE L'ÉTAT POUR 1846, *Marine*.

BOUDET (M.) [Mayenne, 2e arr.]. Développe son amendement ayant pour objet de réduire le crédit demandé pour dépenses secrètes (M. de 1845, p. 395 et 407 à l'erratum). — Est entendu : au sujet

BREST. — Travaux de fortification à entreprendre dans le rayon de défense de ce port, voy. CRÉDITS, § XIX.

BUDGET GÉNÉRAL DE L'ÉTAT.

1. — POUR 1842 ET 1843, voy. COMPTES.

2. — POUR 1844 ET 1845, voy. CRÉDITS.

3. — POUR 1846 [Dépenses et recettes]. — Exposé des motifs et texte des deux projets de lois présentés par M. Lacave-Laplagne, Ministre des finances [31 décembre 1844] (P., t. 14; M. de 1845, p. 6). — Annexes de ces projets de lois (P., t. 15). — Commission (F. n° 14; M., p. 116). — La Chambre renvoie à cette Commission un projet de loi relatif aux droits d'enregistrement de certains actes de la juridiction des juges-de-paix, voy. DROITS D'ENREGISTREMENT et la partie du présent article concernant les *Recettes*. — Commissaires du Roi chargés de soutenir la discussion (P., t. 1, p. 201).

LOI DES DÉPENSES.

Rapport par M. Bignon [20 mai] (P., t. 7, an., p. 163; M., supplément A au numéro du 21 mai). — Discussion [9 juin] (*Discussion générale*, P., t. 10, p. 146; M., p. 1632. Interpellations au sujet du retard apporté à la remise des *avertissements* aux patentés de Paris, P., t. 10, p. 154; M., p. 1635. — *Discussion des articles.* Article premier et état A : PREMIÈRE PARTIE DU BUDGET, *Dette publique*, P., t. 10, p. 156; M., p. 1636. Incident sur le remboursement de la rente cinq pour cent : M. Deslongrais demande le renvoi de l'article premier de la loi à la Commission, pour qu'elle puisse entendre de nouveau M. le Ministre des finances, après qu'il aura pris l'opinion du Cabinet, sur la question de savoir s'il apportera, au commencement de la session prochaine, un projet de loi de conversion; le renvoi à la Commission est rejeté au scrutin de division, P., t. 10, p. 158; M., *Ib.* — II° PARTIE, *Dotations.* Liste civile, Chambre des Pairs, P., t. 10, p. 162; M., p. 1637. Chambre des Députés, voy. COMPTABILITÉ *intérieure de la Chambre des Députés*, et aussi P., t. 13, p. 6; M., p. 1930. — III° PARTIE, Services généraux des Ministères. *Justice*, P., t. 10, p. 163, et t. 12, p. 313; M., p. 1637 et 1920. Incidents : Réforme du régime hypothécaire, Retard apporté à la sanction du projet de loi voté par les Chambres sur l'organisation du conseil d'État, Dispenses de paiement des droits de sceau et observations sur la collation des titres nobiliaires. — *Cultes*, P., t. 10, p. 171; M., p. 1651. Incidents : Négociations entamées au sujet de l'affaire des congrégations religieuses, Statistique des congrégations, Observation des fêtes religieuses et des dimanches par la cessation des travaux, Réclamations contre l'usage introduit à Paris, de placer des barrières qui défendent l'accès de certaines parties des églises, Biens de main-morte appartenant aux cultes protestants. — *Affaires étrangères*, Discussion générale [Négociations relatives au droit de visite, Maroc,

et l'exercice de la médecine et de la pharmacie, Professeurs titulaires des Facultés exemptés de faire leurs cours; *Chap. VIII*, Observations sur le régime intérieur des collèges royaux, le mode d'avancement des proviseurs et la constitution du corps des maîtres d'études; Considérations sur la nécessité de réorganiser l'Université par une loi. — Article additionnel proposé par M. de Tocqueville, et relatif au mode de répartition du fonds d'encouragement aux colléges communaux, P., t. 12, p. 276; M., p. 1899; adoption, P., t. 12, p. 281; M., p. 1900.— M. Boulay de la Meurthe propose d'augmenter le traitement fixe des instituteurs primaires, P., t. 12, p. 281; M., p. 1902; rejet, P., t. 12, p. 293; M., p. 1915.— Incidents: Enseignement du collège de France, Organisation et service des bibliothèques publiques, Observations sur l'inexécution des dispositions de l'ordonnance royale constitutive de l'école des Chartes, qui assure aux élèves de cette école une partie des emplois vacants dans *les* bibliothèques et dans certains autres établissements publics. — *Finances*, P., t. 13, p. 6; M., p. 1930. Incident sur la question de savoir si les hôtels des monnaies, établis ailleurs qu'à Paris, doivent être conservés. — IVe PARTIE, frais de régie, de perception et d'exploitation des impôts et revenus publics, P., t. 13, p. 10; M., p. 1930. Incidents: Cadastre et péréquation de l'impôt foncier, Interpellations au sujet de la Commission chargée d'examiner les moyens proposés pour empêcher le lavage des papiers timbrés et la falsification de leurs vignettes, Considérations sur l'emploi des tabacs exotiques dans la fabrication, et sur la culture du tabac en France, Projet de translation, à Saverne, de la manufacture des tabacs de Strasbourg, Question de l'indemnité aux maîtres de poste, par suite de l'établissement des chemins de fer, Interpellation relative aux soustractions de valeurs confiées à la poste, Transport d'objets de commission par les malles-postes au profit des courriers, Observations sur le service des paquebots de la Méditerranée. —Ve PARTIE, Remboursements et restitutions, non-valeurs, primes et escomptes, P., t. 13. p. 41; M., p. 1938. Incidents: Observations au sujet de la vacance de deux recettes générales des finances, Interprétation donnée par le Ministre des finances à l'ordonnance roy. rendue pour la réorganisation de l'adm. centrale de son département. — SERVICES SPÉCIAUX PORTÉS POUR ORDRE AU BUDGET: *Légion-d'honneur*, P., t. 13, p. 60; M., p. 1951: Incident au sujet du domaine d'Ecouen. — Amendement de M. Havin, ayant pour objet de prescrire la publication dans le Moniteur des nominations dans la Légion-d'honneur *avec leurs motifs*, P., t. 13, p. 63; M., p. 1951; après deux épreuves douteuses, il est rejeté au scrutin, P., t. 13, p. 65; M., *ibid.* M. Manuel propose de se borner à l'insertion des promotions au Moniteur, P., t. 13, p. 65; M., p. 1951; après deux épreuves douteuses, cet amend. est adopté au scrutin, P., t. 13, p. 70; M., p. 1952. — *Imprimerie royale*, ibid. *Chancelleries consulaires*, *Caisse des Invalides de la Marine*, P., t. 13, p. 71; M., p. 1952.

Monnaies et Médailles, P., t. 13, p. 73; M., p. 1952. — Adoption de l'article premier du projet, *ibid.* — Art 2, 3 et 4, P., t. 13, p. 75; M., p. 1952 et 1953. — Observations de M. le Rapporteur sur des dispositions additionnelles présentées par M. Desmousseaux de Givré et relatives à l'Algérie, *ibid.* Retrait des amendements, P., t. 13, p. 77; M., *ibid.* — Art. 5 et 6, P., t. 13, p. 77; M., p. 1953. — Incident, introduit par M. Ledru-Rollin, au sujet des mesures prises pour remplacer les ouvriers charpentiers coalisés, par des travailleurs militaires, P., t. 13, p. 83; M., p. 1953; la Chambre passe à l'ordre du jour, P., t. 13, p. 87; M., p. 1954. — Articles proposés par la Commission : Art. 7 [Marchés pour fabrication d'armes], P., t. 13, p. 87; M., p. 1954. Art. 8 [Pensions de l'Académie roy. de musique], P., t. 13, p. 90; M., p. 1954. — M. le Président annonce que trois amendements adoptés par la Chambre dans le cours de la délibération sur les chapitres, prendront place dans la loi comme articles sous les n° 9, 10 et 11, *ibid.*). — Ont pris part aux débats, MM. Abraham du Bois, Allard, d'Angeville, Arago, Ardant, Aylies, Bacot, Barbet, Barrillon, O. Barrot, Baude, de Beaumont de la Somme, Gust. de Beaumont, Behaghel, Benoist, Bignon, *Rapporteur*, Billault, Bineau, Ed. Blanc, Boissy-d'Anglas, Boquet, *Commissaire du Roi*, Boucher, *Commissaire du Roi*, Bouillaud, Boulay de la Meurthe, Bureaux de Pusy, de Bussières, Carnot, Cerfberr, Chaix d'Est-Ange, Chambolle, Chapuys de Montlaville, Chégaray, Clappier, de Combarel de Leyval, Corne, de Courtais, Crémieux, Cunin-Gridaine, *Ministre du Commerce*, Duc de Dalmatie, *Ministre de la Guerre*, Darblay, David des Deux-Sèvres, Delespaul, F. Delessert, Demarçay, Denis, Deslongrais, Desmousseaux de Givré, Dezeimeris, Dubois de la Loire-Inférieure, Duchatel, *Ministre de l'Intérieur*, Ducos, Dumon, *Ministre des Travaux publics*, Dupin, Durand de Romorantin, Duvergier de Hauranne, de l'Espée, de l'Espinasse, Estancelin, Evrard de Saint-Jean, *Commissaire du Roi*, Fould, Fulchiron, Ganneron, Garnier-Pagès, Garnon, Génin, Genty de Bussy, Glais-Bizoin, de Golbéry, Gouin, Guizot, *Ministre des Affaires étrangères*, Hallez-Claparède, d'Haussonville, Havin, Hernoux, His, Isambert, Janvier, Jubélin, *Commissaire du Roi*, Lacave-Laplagne, *Ministre des finances*, Lacoudrais, Lacrosse, de Ladoucette, de Lafarelle, de La Grange, de Laidet, Lanjuinais, Lanyer, de Larcy, F. de Lasteyrie, J. de Lasteyrie, Lavalette, Lebobe, Ledru-Rollin, Legrand, *Sous-Secrétaire d'État*, Le Peletier d'Aunay, Le Ray, Leseigneur, Levavasseur, Lherbette, Liadières, Luneau, de Mackau, *Ministre de la Marine*, Magne, de Maleville (Léon), Manuel, Marchal, Marquis, Martin du Nord, *Garde des sceaux*, Martineau des Chênetz, *Commissaire du Roi*, Mercier, de Mornay, Oudinot, Paixhans, Parès, Passy, *Sous-Secrétaire d'État de l'Intérieur*, de la Plesse, Poisat, Prou, Puillon de Boblaye, Quinette, Reynard, Richond des Brus, Rihouet, Rivet, de la Rochefoucauld-Liancourt, de la Rochejaquelein, Saglio, Saint-Marc-Girardin, de Saint-Yon, *Commissaire du Roi*, Salgues, de

Salvandy, *Ministre de l'Instruction publique*, de Schauenburg, Schneider d'Autun, Schutzenberger, Sénac, *Commissaire du Roi*, Sevin-Mareau, Subervie, de Surian, Taillandier, Talabot, Ternaux-Compans, Ternaux (Mortimer), Thiers, de Tocqueville, Toye, de Tracy, Tugnot de Lanoye, *Commissaire du Roi*, Vatout, de Vatry, Vauchelles, *Commissaire du Roi*, Vivien, Vuitry. — Scrutin sur l'ensemble du projet de loi : Adoption [28 juin] (P., t. 13, p. 93; M., p. 1955). — Loi du 19 juillet 1845 (B. des L., n° 12,111; M., p. 2209).

Loi des Recettes.

Rapport, par M. Vuitry [13 juin 1845], (P., t. 11, an., p. 121 ; M., p. 1903); Supplément à ce Rapport, concernant un projet de loi renvoyé à la Commission du budget, et qui avait pour objet de modifier les droits perçus à l'enregistrement de certains actes de la juridiction des juges de paix [23 juin] (P., t. 12, an., p. 220 ; M., p. 1988). *Nota*. Ce projet de loi a été réuni, sous la forme d'un article addit., à la loi des recettes. — Discussion [2 juillet] (Tit. Ier. *Impôts autorisés pour l'exercice* 1846. Art. 1er, P., t. 13, p. 247 ; M., p. 2015. Incidents : Peréquation de l'impôt foncier, Observations sur la répartition faite pour 1845 de l'impôt des portes et fenêtres, Considérations sur les effets de la nouvelle loi des patentes. Adoption de l'article, P., t. 13, p. 256; M., p. 2018. — Adoption sans discussion des art. 2, 3 et 4, P., t. 13, p. 256 et 257 ; M., *ibid*. — Art. 5 du projet du Gouvernement, relatif au remboursement à faire à l'État par les départements et les communes, en exécution de l'art. 3 de la loi du 11 juin 1842. Rejet, P., t. 13, p. 257 ; M., p. 2018, *voy*. Chemins de fer, n° VIII. — Adoption, avec un amendement de M. Delespaul, de la disposition additionnelle relative aux droits d'enregistrement de certains actes de la juridiction des juges de paix [voy. plus haut le supplément de rapport du 23 juin] (P, t. 13, p. 258 et 261 ; M., p. 2018 et 2019. Cette disposition prendra le n° 5 que portait l'art. rejeté, *ibid*. — Art. 6, ci-devant 5 de la Commission [Prélèvement sur les produits des bois des communes]. Amendement de M. Oger, P., t. 13, p. 262 ; M., p. 2019. Retrait, P., t. 13, p. 268 ; M., p. 2020. Amendement de M. Demesmay : retrait, *ibid*. Adoption de l'art. 6, P., t. 13, p. 269 ; M., *ibid*. — Art. 7, ci-devant 6 de la Commission, P., t. 13, p. 269 ; M., p. 2020. Amendement de M. Dubois, ayant pour objet d'exempter du droit de timbre les journaux ou écrits périodiques compris dans les quatre premiers paragraphes de l'art. 3 de la loi du 16 juillet 1828, P., t. 13, p. 277 ; M., p. 2021 : Retrait, P., t. 13, p. 280 ; M., p. 2022. — Amendement de M. Clappier, pour réduire le timbre des journaux, P., t. 13, p. 284 ; M., p. 2033 ; rejet, P., t. 13, p. 290 ; M., p. 2034. — M. Delessert propose l'abaissement du prix des passe-ports pour l'étranger : rejet, *ibid*. — Amendement de

M. de Saint-Priest, ayant pour objet de réduire la taxe des lettres adressées par des militaires à leur famille, et d'abaisser le droit établi sur les envois d'argent par la poste, P., t. 13, p. 293; M., p. 2036; retrait, P., t. 13, p. 294; M., *ibid.* — Incidents soulevés dans le cours de la délibération sur l'art. 7 : Application de la loi belge en matière de mutation, à des biens immobiliers situés en France, lorsque la succession dont ils dépendent s'ouvre en Belgique; Observations sur les moyens à adopter pour favoriser la publication par les journaux des documents parlementaires; Charges imposées aux adjudicataires de la fourniture du papier destiné au timbre; Permis de chasse délivrés à MM. les Pairs, par M. le grand Référendaire de la Chambre; Livraison en franchise, à l'agriculture, de sels dénaturés; Modification de la taxe du sel; Observations sur le mode d'exercice des distilleries de pommes de terre. — Adoption de l'art. 7, P., t. 13, p. 294; M., p. 2037. — Art. 8, ci-devant 7, *ibid.* Incident : Taxe dite *Octroi de mer*, imposée sur les vins et eaux-de-vie de France à leur importation en Algérie. — Disposition additionnelle proposée par M. Remilly, et ayant pour objet d'établir une taxe sur les chiens, P., t. 13, p. 298 : M., p. 2037; rejet, P., t. 13, p. 300; M., p. 2038. — Adoption de l'art. 8, P., t. 13, p. 300; M., p. 2037. — Art. 9 et 10, ci-devant 8 et 9, P., t. 13, p. 301; M., p. 2037 et 2038. — Titre II, *Evaluation des recettes pour* 1846. Art. 11, ci-devant 10, P., t. 13, p. 301; M., p. 2039. Incidents : Affaire du domaine du Temple à Paris; Reboisement des montagnes; Transport, par navires étrangers, des tabacs achetés pour le compte de l'Etat; Marché fait avec un libraire-géographe pour la vente exclusive, par son entremise, des cartes et plans du dépôt de la guerre. Adoption de l'art., P., t. 13, p. 307; M., p. 2040. — Art. 12, ci-devant 11 [Ressources attribuées aux services départementaux], P., t. 13, p. 308; M., p. 2061, à l'erratum. Adoption, *ibid.* — Art. 13, ci-devant 12 [Service colonial], P., t. 13, p. 308, M., p. 2061, à l'erratum. Adoption, *ibid.* — Titre III. *Moyens de service*, art. 14, ci-devant 13 : adoption, P., t. 13, p. 309; M., p. 2041. — Titre IV. *Dispositions générales*, art. 15, ci-devant 14, adoption, *ibid*). — Ont pris part aux débats, MM. Barrillon, de Beaumont (de la Somme), Blin de Bourdon, Boissel, Bourey, *Commissaire du Roi*, Bureaux de Pusy, de Bussières, Chégaray, Chambolle, Clappier, Corne, Crémieux, Delespaul, Delessert, Demesmay, Deslongrais, Dezeimeris, Dubois de la Loire-Inférieure, Dupin, Esperonnier, Genty de Bussy, Emile de Girardin, Glais-Bizoin, Guyet-Desfontaines, Isambert, Lacave-Laplagne, *Ministre des finances*, de Ladoucette, Levavasseur, Lherbette, Luneau, Marquis, Monier de la Sizeranne, Muret de Bort, Oger, de la Plesse, de Saint-Priest, Schneider d'Autun, de Tracy, Vavin, Vivien, Vuitry, *Rapporteur*. — Scrutin sur l'ensemble de la loi : adoption [3 juillet] (P., t. 13, p. 310; M., p. 2041). — Loi du 19 juillet 1845 (B. des L., n° 12,112; M., p. 2210).

BUGEAUD (M. le maréchal), voy. ISLY (M. le maréchal duc d').

C

CANALISATION de la Mayenne, de la Vire, du Gers et de la Bayse, voy. CRÉDITS, § XV.

CANAUX.

1. — *Rachat des actions de jouissance.* — Le projet de loi y relatif, demeuré à l'état de rapport, est repris sur la demande de M. de Beaumont de la Somme [9 janvier 1845] (P., t. 1, p. 20; M., p. 80). — Ouverture de la discussion [14 février] (M. le Rapporteur explique les motifs qui ont déterminé récemment la Commission à modifier la rédaction de son projet, P., t. 1, p. 488; M., p. 335. — *Discussion générale*, P., t. 1, p. 493; M., p. 336. — La Chambre ajourne la suite de la discussion, P., t. 1, p. 514; M., p. 339). — Supplément de rapport, par M. Galos, Rapporteur, suivi du texte du projet modifié [15 février] (P., t. 1, an., p. 195; M., p. 364). — Reprise de la *discussion générale* (P., t. 2, p. 44; M., p. 368. *Discussion des articles*, P., t. 2, p. 58; M., p. 372) : MM. d'Angeville, Ardant, Delessert, Dufaure, Dumon, *Ministre des travaux publics*, Galos, *Rapporteur*, Guyet-Desfontaines, Kœchlin, Lacave-Laplagne, *Ministre des finances*, Lanyer, Lebobe, Lefebvre, Legrand, *Sous-Secrétaire d'Etat*, Lherbette, Lestiboudois, Luneau, Muret de Bort, Peltereau-Villeneuve, Schneider d'Autun, Vivien. — Scrutin sur l'ensemble du projet : adoption [19 février] (P., t. 2, p. 67; M., p. 377). — Loi du 29 mai 1845 (B. des L., n° 12012; M., p. 1529).

2. — *Canal latéral à la Marne, entre Vitry et Donjeux*, voy. CRÉDITS, § XV.

3. — *Canal de navigation et d'irrigation entre Saint-Martory et Toulouse*, voy. CRÉDITS, § XV.

4. — *Canal de la Marne au Rhin*, voy. CRÉDITS, § XXV.

5. — *Canal latéral à la Garonne*, voy. CRÉDITS, § XXV.

6. — *Canal maritime de Caen à la mer*, voy. CRÉDITS, § XXV.

7. — *Canaux de la Marne à l'Aisne et de Troyes à Marcilly*, — Interpellation au sujet de l'époque à laquelle ces canaux pourront être ouverts à la navigation, voy. BUDGET GÉNÉRAL DE L'ETAT POUR 1846 : *Travaux publics*, Service extraordinaire.

CANTONS (Délimitation de), voy. LIMITES.

CARLOS (Don). — Incident relatif à l'abdication de ce prince, voy. BUDGET GÉNÉRAL DE L'ETAT POUR 1846, *Affaires étrangères*.

CARNÉ (M. DE) [Finistère, 5e arr.). — Est entendu dans la discussion : de l'Adresse au Roi (M. de 1845, p. 148); du projet de loi d'organisation du conseil d'Etat (M., p. 443). — Dépose une pétition revêtue d'un grand nombre de signatures et relative à la liberté d'enseignement (M., p. 547). — Prend part à la discussion de la proposition de loi concernant la translation du domicile politique

(M., p. 587). — Obtient un congé (P., t. 3, p. 77; M., p. 640). — Est entendu : à l'occasion des interpellations adressées aux Ministres sur l'exécution des lois relatives aux congrégations religieuses (M., p. 1169); dans la discussion du projet de loi concernant le régime législatif des Colonies (M., p. 1555, 1571).

CARNOT (M.) [Seine, 6e arr.]. — Dépose des pétitions de commerçants de Paris relatives, l'une aux patentes (M. de 1845, p. 393), l'autre, à la refonte des monnaies de billon (M., p. 451). — Prend part à la discussion de la loi sur les pensions de retraite des fonctionnaires civils (M., p. 550). — Obtient un congé (P., t. 3, p. 202; M., p. 735). — Fait hommage à la Chambre d'un ouvrage dont il est auteur, et intitulé *de l'Esclavage colonial* (P., t. 10, p. 1re; M., p. 1577). — Est entendu dans la discussion du Budget de 1846 (*Exécution de la loi sur le travail des enfants dans les manufactures*, M., p. 1711).

CARTES ET PLANS DU DÉPOT DE LA GUERRE, voy. DÉPOT DE LA GUERRE.

CASTELLANE (M. le marquis HENRY DE) [Cantal, 4e arr.]. — Prête serment comme Député (M. de 1844, p. 3063). — Son élection est annulée, par défaut d'âge (P., t. 1, p. 7; M., p. 3071). — Réélu, il est admis et il prête serment (P., t. 2, p. 119 et 244; M. de 1845, p. 418 et 472). — Dépose une pétition : des notaires de l'arrondissement de Murat (M., p. 575); de M. Rodde, greffier de la justice-de-paix de la même ville (M., p. 608). — Obtient la parole, pour un fait personnel, à l'occasion d'un incident introduit dans la discussion de la proposition de loi répressive du duel (M., p. 1127). — Est entendu dans la discussion du projet de loi concernant le régime des esclaves, M., p. 1556, 1567).

CATHÉDRALE DE PARIS, voy. CRÉDITS, § XXVIII.

CAYX (M.) [Lot, 2e arr.]. — Obtient un congé (P., t. 1, p. 351; M. de 1845, p. 265). — Est entendu dans la discussion de la loi sur les pensions de retraite des fonctionnaires civils (M., p. 526). — Est soumis à la réélection par suite de sa nomination aux fonctions d'inspecteur général des études (Ord. roy. du 6 mars 1845, B. des L., no 11852; M., p. 517). — Réélu, les opérations du collège sont déclarées régulières (P., t. 5, p. 2; M., p. 977). — Il est admis comme Député et il prête serment (P., t. 6, p. 1re; M., p. 1165).

CENSURE DRAMATIQUE, voy. THÉATRES.

CENDRES DES GÉNÉRAUX BERTRAND ET DUROC, voy. BERTRAND.

CERFBERR (M.) [Bas-Rhin, 6e arr.]. — Est entendu dans la discussion du budget de 1846 (*Secours aux anciens militaires*, M. de

1845, p. 1776. *Promotions dans la Légion-d'Honneur*, M., p. 1952); dans celle du projet de loi concernant la mise en adjudication du chemin de fer de Paris à Strasbourg et des embranchements de ce chemin (*Embranchement sur Lauterbourg*, M., p. 1988). — Ses rapports sur diverses pétitions (M., p. 2066); sur celle du sieur Gascogne, négociant français à Bahia-Blanca, qui se plaint de persécutions exercées contre lui par le gouvernement du général Rosas (M., p. 2067).

CHABAUD-LATOUR (M. le baron DE) [Gard, 5e arr.]. — Son rapport sur le projet de loi d'appel du contingent militaire de 1845 (P., t. 3, an., p. 171; M. de 1845, p. 620). — Est entendu dans la discussion de la proposition de loi concernant l'établissement de trottoirs dans les villes (M., p. 1106). — Son rapport sur le projet de loi de crédit applicable à des travaux extraordinaires de fortification (P., t. 8, an., p. 105; M., p. 1491). — Soumis à la réélection par suite de sa nomination au grade de colonel (Ord. roy. du 5 juillet 1845 : B. des L., n° 12093; M., p. 2071).

CHAIX D'EST-ANGE (M.) [Marne, 1er arr.]. — Prête serment comme Député (M. de 1844, p. 3063). — Son élection est déclarée régulière (P., t. 1, p. 7; M., p. 3072). — Il est admis (P., t. 1, p. 12; M., p. 3089). — Est entendu dans la discussion du deuxième projet de loi de Douanes (*Laines*, M. de 1845, p. 843, 845, 846). — Dépose une pétition des membres du conseil municipal de Reims, qui demandent la suppression du prélèvement, au profit du Trésor, du dixième des octrois (M., p. 1033). — Son rapport sur la proposition de loi présentée par M. Roger, à l'effet de modifier divers articles du code d'instruction criminelle (P., t. 5, an., p. 263; M., p. 1171). — Est entendu dans la discussion : du budget de 1846 (*Pensions de l'Opéra*, M., p. 1670. *Soustractions de valeurs confiées à la poste*, M., p. 1936); du projet de loi concernant la mise en adjudication du chemin de fer de Paris à Strasbourg et des embranchements de ce chemin (*Prolongement vers la Belgique de l'embranchement sur Reims*, M., p. 1987).

CHAMBOLLE (M.) [Vendée, 3e arr.]. — Est entendu : dans la discussion de la proposition de M. Duvergier de Hauranne, concernant le scrutin secret (M. de 1845, p. 644); sur le budget de 1846 (Dépenses : *Incident au sujet de l'enseignement du collège de France*, M., p. 1917. Recettes : *Timbre des journaux*, M., p. 2021).

CHAMBRE DES DÉPUTÉS. — Projets de lois ayant pour objet 1° l'appropriation, au service des bureaux et Commissions, des bâtiments du palais Bourbon acquis en 1843; 2° la restauration de l'hôtel de la Présidence, voy. CRÉDITS, § III.

Voy. BUREAUX de la Chambre, COMPTABILITÉ intérieure, DÉPUTÉS, ELECTIONS, PRÉCÉDENTS, SESSION 1845.

cussion du projet de loi relatif à la police des chemins de fer (P., t. 1, p. 274 à 325 ; M. de 1845, p. 217 à 244, *passim*). — Son rapport sur le même projet de loi, présenté à la Chambre avec les amendements introduits par la Chambre des Pairs (P., t. 8, [illegible], p. 1). — Est entendu dans la discussion de ce rapport (P., t. 9, p. 18 ; M., p. 1477). — Soutient, au nom de la Commission, la discussion du projet de loi d'organisation du conseil d'Etat, dont le rapport avait été fait par M. Dumon (P., t. 2, p. 149 à 246 ; M., p. 429 à 473, *passim*). — Parle sur la loi des pensions de retraite des fonctionnaires civils (M., p. 540). — Dépose des pétitions d'habitants de Seine-et-Marne, concernant l'embranchement sur Troyes du chemin de fer de Paris à Lyon (M., p. 958). — Prend part à la discussion du projet de loi sur les caisses d'épargne (M., p. 1026, 1035).

CHATEAU DE BLOIS; voy. CRÉDITS, § XVII.

CHAUDORDY (M.) [Lot-et-Garonne, 2e arr.]. — Prête serment comme Député (P., t. 1, p. 4 ; M. de 1844, p. 3063). — Est admis (P., t. 1, p. 7 ; M., p. 3071).

CHÉGARAY (M.) [Basses-Pyrénées, 2e arr.]. — Est entendu dans la discussion du projet de loi relatif à la police des chemins de fer (M. de 1845, p. 220, 221) ; de la proposition concernant la réforme postale, comme Rapporteur (P., t. 1, p. 387, 429, 412 ; M., p. 281, 286) ; de la loi sur les pensions de retraite des fonctionnaires civils (M., p. 489) ; du premier projet de loi de Douanes (*Importation des brais et goudrons*, M., p. 707) ; du projet de loi de crédit applicable aux routes royales (*Route* n° 132 *de Bordeaux à Bayonne*, M., p. 898). — Dépose une pétition d'habitants de Bayonne, qui demandent l'abolition du prélèvement exercé au profit du Trésor sur les octrois (M., p. 976). — Est entendu sur le projet de loi concernant : les caisses d'épargne (M., p. 992) ; la perception de l'impôt des sucres indigènes (M., p. 1092) ; la concession du chemin de fer du Nord et de ses embranchements (M., p. 1297) ; la suppression des droits et des vacations attribués aux juges-de-paix (M., p. 1414, 1415, 1417, 1436, 1437) ; le régime des esclaves dans les colonies (M., p. 1569, 1570) ; le budget de 1846 (Dépenses. *Élévation de classe de huit colléges royaux*, M., p. 1878. *Incident sur l'enseignement du collége de France*, M., p. 1918. Recettes : *Permis de chasse délivrés à MM. les Pairs*, M., p. 2022). — Parle sur : le projet de loi ayant pour objet d'autoriser la Banque de France à établir un comptoir d'escompte à Alger (M., p. 2007) ; la pétition de M. de la Villegontier, contre un acte de l'Administration qui a dépouillé son beau-père d'une propriété sise en Algérie (M., p. 2065).

CHEMINS DE FER.

I. — *Chemin de Paris à la frontière de Belgique, avec embranchements sur Calais et Dunkerque, et chemin de Creil à Saint-Quentin.* — Exposé des motifs et texte du projet de loi présenté par M. Dumon, Ministre des travaux publics, ayant pour objet 1° d'autoriser la concession de ces deux chemins de fer par la voie de la publicité et de la concurrence; 2° de régler les conditions auxquelles pourront être ouvertes des souscriptions pour se préparer au concours et l'émission ainsi que la négociation des actions ou promesses d'actions de la compagnie adjudicataire; 3° d'ouvrir des crédits pour subvenir aux avances à faire encore par l'État pour l'achèvement du chemin de Paris à la frontière belge [18 février 1845] (P., t. 2, an., p. 13; M., p. 400; erratum, p. 406, seconde colonne). — Commission (F. n° 45; M., p. 432). — Rapport, par M. Muret de Bort [3 mai] (P., t. 6, an., p. 21; M., p. 1272). — Discussion [13 mai] (*Discussion générale*, P., t. 6, p. 217; M., p. 1293. *Discussion des articles* : Titre premier, *Chemin de fer de Lille à la frontière de Belgique et embranchements de Lille sur Calais et Dunkerque.* Art. 1er du projet de loi, P., t. 6, p. 222; M., p. 1296. Cahier des charges A, P., t. 6, p. 223 et t. 7, p. 6; M., p. 1297 et 1331. Art. add. à ce cahier des charges, proposé par la Commission et numéroté 41 bis, P., t. 7, p. 65; M., p. 1362. — Titre II. Art. 2, *Chemin de fer de Creil à Saint-Quentin*, P., t. 6, p. 292; M., p. 1317. Cahier des charges B, *ibid.* — Titre III, *Chemin de fer de Fampoux à Hazebrouck.* Art. 3 [additionnel], proposé par MM. Delebecque, Roger du Nord, Harlé, Esnault, Dekeisère, Piéron et Armand du Pas-de-Calais, ayant pour objet l'établissement d'un embranchement de Fampoux à Hazebrouck, P., t. 7, p. 26; M., p. 1335; adoption, P., t. 7, p. 51; M., p. 1357. Cahier des charges C, y annexé, P., t. 7, p. 60; M., p. 1362. Art. 36 bis de ce cahier des charges [additionnel], P., t. 7, p. 68; M., p. 1363. — Explications demandées incidemment par M. Garnier-Pagès, au sujet d'une proposition faite au Gouvernement par une Compagnie, de prêter à l'État, au taux de trois et demi et au pair de cent francs, une somme de 700 millions pour achever plusieurs lignes de chemins de fer, P., t. 7, p. 51: M., p. 1357. — Titre IV, *Dispositions communes.* Art. 4, P, t. 7, p. 58 et 69; M., p. 1359 et 1363. — Titre V, *Dépenses.* Art. 5, P., t. 8, p. 3; M., p. 1381. — Titre VI, *Voies et moyens*, Art. 6, P., t. 8, p. 4; M., *ibid.* — Titre VII, *Dispositions générales*, Art. 7 à 14, *Ibid.*) : MM. Ardant, Aylies, Barbet, Barrillon, O. Barrot, de Beaumont (Somme), Benoist, Berryer, de Berthois, Billault, Bineau, Ed. Blanc, Bonnaire, de Cambacérès, Chégaray, de Combarel de Leyval, Corne, de Courtais, Duc de Dalmatie, *Ministre de la guerre*, Darblay, Delebecque, Delespaul, Demarçay, Dufaure, Dumon, *Min. des trav. publ.*, Durand de Romorantin, de l'Espée, Galos, Ganneron, Garnier-Pagès, Gaulthier de Rumilly, Grandin, d'Haubersart, Kœchlin, Lacave-Laplagne, *Min. des fin.*, Lanyer, J. Le-

febvre, Legrand, *Sous-Secrétaire d'État des travaux publics*, Lestiboudois, Luneau, Marquis, Monier de la Sizeranne, de Montozon, Muret de Bort, *Rapporteur*, de La Rochejaquelein, Roger du Nord, Schneider d'Autun, Talabot, M. Ternaux, Toussin, Vatout, de Vatry, Vivien. — Adoption de l'ensemble du projet de loi au scrutin [22 mai] (P., t. 8, p. 43; M., p. 1395). — Loi du 15 juillet 1845 (B. des L., n° 12,096; M., p. 2190).

II. — *Chemins de Paris à Lyon et de Lyon à Avignon.* — Exposé des motifs et texte du projet de loi présenté par M. Dumon, Ministre des travaux publics, ayant pour objet: 1° d'autoriser la concession de ces chemins par la voie de la publicité et de la concurrence; 2° d'ouvrir un crédit applicable à l'achèvement de la partie du chemin de Paris à Lyon comprise entre Dijon et Châlon [17 mars 1845] (P., t. 3, an., p. 219; M., p. 645 et 654 à l'errata). — Commission (I., n° 66; M., p. 726). — Rapport, par M. Dufaure, qui conclut à l'adoption moyennant plusieurs modifications, et notamment l'établissement de deux embranchements : l'un sur *Corbeil* pour le chemin de *Paris à Lyon*, l'autre sur *Grenoble*, pour le chemin de *Lyon à Avignon* [24 mai] (P., t. 8, an., p. 293; M., suppl. A au numéro du 25 mai). — Discussion [5 juin] (*Discussion générale*, P., t. 10, p. 42; M., p. 1591. *Discussion des articles*: Titre Ier, *Chemin de Paris à Lyon*, P., t. 10, p. 42; M., p. 1592. — Titre II, *Chemin de fer de Lyon à Avignon*, P., t. 10, p. 120; M., p. 1615. — Titre III, *Dispositions générales*, P., t. 10, p. 141; M., p. 1614. — Titre IV, *Dépenses*, P., t. 10, p. 142; M., p. 1621. — Titre V, *Voies et moyens*, ibid. — Voy. plusieurs errata p., 1621, colonne troisième) : MM. Benoist, Berryer, Bineau, Boissel, Boissy d'Anglas, Champanhet, Chapuys de Montlavile, Cordier, Darblay, Dufaure, *Rapporteur*, Dumon, *Ministre des travaux publics*, Dupin, Ph. Dupin, Garnier-Pagès, Garnon, Guyet-Desfontaines, d'Haubersart, d'Haussonville, de Labaume, Lacave-Laplagne, *Ministre des finances*, Lanyer, Larabit, Legrand, *Sous-Secrétaire d'Etat des trav. publics*, Luneau, Marion, Mathieu de l'Ardèche, Monier de la Sizeranne, Muret de Bort, Reynard, Schneider d'Autun, Tavernier, Terme, de la Tournelle, Vatout. — Scrutin sur l'ensemble du projet de loi : adoption [7 juin] (P., t. 10, p. 142; M., p. 1621). — Loi du 16 juillet 1845 (B. des L., n° 12,108; M., p. 2203).

III. — *De Tours à Nantes et de Paris à Strasbourg avec embranchements sur Reims, d'une part, et sur Metz et la frontière de Prusse vers Saarbruck, d'autre part.* — Exposé des motifs et dispositif du projet de loi ayant pour objet d'autoriser la mise en adjudication de ces chemins, présentés par M. Dumon, Min. des trav. publ. [18 avril 1845] (P., t. 5, an., p. 63; M., p. 1039). — Commission (F., n° 95; M., p. 1119). — Rapport, par M. Gillon [10 juin] (P., t. 10, an., p. 313, et t. 11, p. 541; M., p. 1760). — Discussion [30 juin] (Titre premier, *Chemin de Tours à Nantes*, P., t. 13, p. 158; M., p. 1981; voy. l'erratum,

p. 2009. — Titre II, *Chemin de Paris à Strasbourg et embranchements*, P., t. 13, p. 175; M., p. 1984. Débat sur le choix de l'emplacement de la gare de Paris; P., t. 13, p. 191; M., p. 1997. — Titre III, *Dispositions générales*, P., t. 13, p. 210; M., p. 2004) : MM. d'Angeville, Benoist, Bineau, de Bussières, Cerfberr, Chaix d'Est-Ange, de Combarel de Leyval, Dumon, *Min. des trav. publ.*, Dutier, Gillon, *Rapporteur*, Lanjuinais, Larabit, Legrand, *Sous-Secrét. d'État des travaux publics*, Luneau, Muret de Bort, Peltereau-Villeneuve, Richond des Brus, de La Rochejaquelein. — Scrutin sur l'ensemble du projet de loi : adoption [1er juillet] (P., t. 13, p. 214; M., p. 2005) — Loi du 19 juillet 1845 (B. des L., no 12131; M., p. 2227).

IV. — *Embranchements de Dieppe et de Fécamp sur le chemin de Rouen au Havre, et d'Aix sur le chemin de Marseille à Avignon.* — Exposé des motifs et texte du projet de loi ayant pour but d'en autoriser la concession; présentés par M. Dumon, Ministre des travaux publics [2 juin 1845] (P., t. 9, an., p. 409; M., p. 1673). — Commission (F. no 131; M., p. 1658). — Rapport, par M. Pascalis [14 juin] (P., t. 11, an., p. 219; M., p. 1966). — Discussion [1er juillet] (P., t. 13, p. 216; M., p. 2005) : — Observations introduites incidemment par M. Deslongrais, et ayant pour objet de faire étudier un embranchement qui relierait au port de Graville, la voie de fer à établir entre Caen et la Loire : M. Dumon, Ministre des travaux publics, *ibid.* — Titre Ier, *Embranchements de Dieppe et de Fécamp sur le chemin de Rouen au Havre*; P., t. 13, p. 217; M., p. 2005. — Titre II, *Embranchement d'Aix sur le chemin de Marseille à Avignon*; P., t. 13, p. 221; M., p. 2006. — Titre III, *Dispositions générales*, P., t. 13, p. 225; M., p. 2006) : MM. de Beaumont de la Somme, Just de Chasseloup-Laubat, Clappier, Dumon, *Ministre des travaux publics*, Marquis, Pascalis, *Rapporteur*. — Scrutin sur l'ensemble du projet de loi : adoption [même séance] (P., t. 13, p. 226; M., p. 2006). — Loi du 19 juillet 1845 (B. des L., no 12132; M., p. 2227).

V. — *Chemin de Dijon à Mulhouse, et embranchements.* — Exposé des motifs et texte du projet de loi pour en autoriser la concession, présentés par M. Dumon, Ministre des travaux publics [2 juin 1845] (P., t. 9, an., p. 317; M., p. 1713). — Commission (F. no 132; M., p. 1658). — Rapport, par M. de Bellonnet [1er juillet] (P., t. 13, an., p. 173; M., p. 2340).

VI. — *Chemin de Versailles à Rennes.* — Exposé des motifs et texte d'un projet de loi présenté par M. Dumon, Ministre des travaux publics, et ayant pour objet, 1o l'acceptation de la convention passée, le 4 juin 1845, entre le Ministre des travaux publics et les sieurs *E. Pereyre, Thurneyssen* et *Tarbé des Sablons*, pour l'exploitation de ce chemin; 2o l'ouverture d'un crédit sur 1846, en sus de celui déjà alloué par la loi du 6 juillet 1844, pour les travaux à exécuter, au compte de l'État, sur la partie située entre Versailles

et Chartres [5 juin 1845] (P., t. 10, an., p. 147; M., p. 1789). — Commission (F. n° 132; M., p. 1658). — Incident introduit par M. Deslongrais, et relatif à un embranchement à établir sur la voie de fer projetée pour réunir Caen à la Loire, voy. le § IV du présent article. — Rapport, par M. Lacrosse, qui conclut à l'adoption du projet de loi, moyennant plusieurs amendements, ayant pour objet, notamment, l'établissement de voies de fer de *Paris à Cherbourg*, et de *Caen à la Loire* [30 juin] (P., t. 13, an., p. 69; M., p. 2022).

VII. — *Chemin de Bordeaux à Cette, avec embranchement de Castres sur la ligne de Toulouse à Cette.* — Exposé des motifs et texte d'un projet de loi présenté par M. Dumon, Ministre des travaux publics, pour en autoriser la concession avec allocation d'une subvention à la compagnie adjudicataire de la ligne principale [14 juin 1845] (P., t. 11, an., p. 369; M., p. 1880). — Commission (F. n° 142). — Rapport, par M. Duprat [4 juillet] (P., t. 13, an., p. 371).

VIII. — *Abrogation d'une disposition de l'art. 3 de la loi du 11 juin 1842.* — Exposé des motifs et texte d'un projet de loi présenté par M. Lacave-Laplagne, Ministre des finances, ayant pour objet d'abroger la disposition de la loi du 11 juin 1842, qui mettait à la charge des départements et des communes une portion du prix d'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'établissement des chemins de fer et de leurs dépendances [10 juin 1845] (P., t. 10, an., p. 201; M., p. 1920). — Renvoi à la Commission du Budget (P., t. 10, p. 170; M., p. 1651). — Rapport, par M. Vuitry [18 juin] (P., t. 11, an., p. 116; M., p. 1732). — Adoption sans discussion [2 juillet] (P., t. 13, p. 240; M., p. 2015). — Loi du 19 juillet 1845 (B. des L., n° 12,113; M., p. 2211).

IX. — *Projet de loi de police des chemins de fer*, voy. POLICE DES CHEMINS DE FER.

X. — *Chemins de fer atmosphériques.* — Observations sur l'interprétation donnée par le Gouvernement à la loi du 5 août 1844, voy. BUDGET GÉNÉRAL DE L'ÉTAT POUR 1846, *Travaux publics*.

XI. — Incidents concernant : les prêts faits par l'État à diverses Compagnies concessionnaires de chemins de fer, voy. COMPTES DE 1842; — l'offre faite par une Compagnie financière de prêter au Gouvernement 700 millions au taux de trois et demi, et au pair de cent francs, pour achever plusieurs lignes de chemins de fer, voy. le n° 1 du présent article.

CHEVALIER (M. MICHEL) [Aveyron, 1er arr.]. — Est admis comme Député, et prête serment (P., t. 1, p. 343; M. de 1845, p. 258). — Dépose une pétition : d'habitants de la commune d'Olemps, qui réclament contre l'interprétation donnée par l'Administration de l'enregistrement à la loi du 3 mai 1841, concernant l'expropriation (M.,

p. 565); du conseil municipal de Rodez, tendant à l'abrogation du prélèvement, au profit du Trésor, du dixième des octrois (M., p. 1088).

CHIENS. — Article additionnel au Budget des recettes, proposé par M. Remilly, ayant pour objet d'établir une taxe sur ces animaux, voy. BUDGET DE L'ÉTAT POUR 1846, *Recettes*.

CIRCONSCRIPTIONS de Départements, etc., voy. LIMITES.

CIRCONSCRIPTIONS ÉLECTORALES POUR LA NOMINATION DES MEMBRES DU CONSEIL GÉNÉRAL DU DÉPARTEMENT DE SAÔNE-ET-LOIRE. — Exposé des motifs et texte du projet de loi présenté par M. Duchâtel, Ministre de l'intérieur, à l'effet de modifier, en ce qui concerne le département de Saône-et-Loire, le tableau des circonscriptions électorales annexé à la loi du 22 juin 1833 [22 mai 1845] (P., t. 8, an., p. 245). — Commission (F., n° 119; M., p. 1458). — Rapport, par M. Lenoble [16 juin] (P., t. 11, an., p. 459; M., p. 1886).

CLAPPIER (M.) [Var, 1er arr.]. — Dépose une pétition d'habitants de Toulon, qui demandent la liberté d'enseignement (M. de 1845, p. 827). — Est entendu dans la discussion du deuxième projet de loi de Douanes (*Extension du privilège de Marseille aux autres ports de la Méditerranée*, M., p. 867). — Obtient un congé (P., t. 6, p. 66; M., p. 1220). — Son rapport sur le projet de loi de crédit applicable aux travaux des rades de Toulon et de Port-Vendres (P., t. 10, an., p. 179; M., p. 1784). — Prend part à la discussion du Budget de 1846, (Dépenses : *Capitaines de corvettes*, M., p. 1848. Recettes : *Timbre des journaux*, M., p. 2033, 2034); du projet de loi concernant la concession de l'embranchement d'Aix sur le chemin de fer de Marseille à Avignon (M., p. 2006).

CODE D'INSTRUCTION CRIMINELLE. — Texte de la proposition, faite par M. le baron Roger, ayant pour objet de modifier plusieurs des dispositions qui régissent la poursuite, l'arrestation et la détention des prévenus et la réhabilitation des condamnés [6 février 1845] (P., t. 1, p. 351; M., p. 266 et 270; erratum, p. 282). — Développements [15 février] (P., t. 1, an., p. 169; M., p. 345). — Discussion sur la prise en considération (P., t. 1, p. 516; M., p. 346); Incident concernant le régime pénitentiaire (P., t. 1, p. 520; M., p. 347) : MM. O. Barrot, Martin du Nord, *Garde des Sceaux*, de Peyramont, Roger. — La prise en considération est adoptée [même séance] (P., t. 1, p. 520; M., p. 347). — Commission (F. n° 44; M., p. 423). — Rapport, par M. Chaix d'Est-Ange [25 avril] (P., t. 5, an., p. 263; M., p. 1171).

COLLECTION MINÉRALOGIQUE de M. le MARQUIS DE DRÉE, voy. CRÉDITS, § XIV.

Dispositions transitoires, P., t. 2, p. 245; M., p. 472) : MM. Odilon Barrot, Berryer, de Carné, P. de Chasseloup-Laubat, *Rapporteur*, Corne, Crémieux, Dejean, Desmousseaux de Givré, Dubois de la Loire-Inférieure, Duchâtel, *Ministre de l'intérieur*, Dufaure, Dumon, *Ministre des travaux publics*, de l'Espée, de Fontette, Fulchiron, de Gasparin, Hallez-Claparède, de Ladoucette, F. de Lasteyrie, Lavalette, Lherbette, Martin du Nord, *Garde des Sceaux*, de Mornay, Pascalis, de la Plesse, Saint-Marc Girardin, de Salvandy, *Ministre de l'instruction publique*, Schutzenberger, Taillandier, Ternaux (Mortimer), Thil, de Tracy, Vatout, Vivien. — Scrutin sur l'ensemble du projet de loi : adoption [1er mars] (P., t. 2, p. 251; M., p. 473). — Loi du 19 juillet 1845 (B. des L., n° 12104; M., p. 2189).

CONSEILS DE PRÉFECTURES. — Incident relatif à leur organisation, voy. POLICE DES CHEMINS DE FER et BUDGET GÉNÉRAL DE L'ÉTAT POUR 1846 : *Intérieur*.

CONSERVATOIRE DES ARTS ET MÉTIERS (Bâtiment du), voy. CRÉDITS, § II.

CONSTRUCTIONS NAVALES EN FER. — Incident relatif à leur application aux besoins du commerce de mer, voy. BUDGET GÉNÉRAL DE L'ÉTAT POUR 1846 : *Agriculture et commerce*.

CONTINGENT MILITAIRE, voy. APPEL.

CONTREFAÇON d'ouvrages littéraires ou artistiques publiés en Sardaigne. — Sur la proposition de M. Vivien, la Chambre reprend un projet de loi demeuré pendant la session précédente à l'état de rapport, et ayant pour objet de déclarer plusieurs dispositions du Code pénal applicables aux faits de contrefaçon prévus par la convention conclue entre la France et la Sardaigne, le 28 août 1843 [25 mars 1845] (P., t. 3, p. 159; M., p. 702). — Discussion [10 avril] (P., t. 4, p. 161; M., p. 933) : MM. Gaulthier de Rumilly, Guizot, *Ministre des affaires étrangère*, de Lamartine, Lherbette, Saint-Marc-Girardin, Vivien, *Rapporteur*. — Scrutin sur l'ensemble du projet de loi : adoption [même séance] (P., t. 4, p. 167; M., p. 935). — Loi du 9 juin 1845 (B. des L., n° 12025).

CONTRIBUTION DES PATENTES, voy. PATENTES.

CONTRIBUTION DES PORTES ET FENÊTRES. — Observations sur sa répartition, voy. BUDGET GÉNÉRAL DE L'ÉTAT POUR 1846, *Recettes*.

CONTRIBUTION FONCIÈRE. — Incident au sujet de sa péréquation, voy. BUDGET GÉNÉRAL DE L'ÉTAT POUR 1846, *Dépenses*, IVe partie, et *Recettes*.

COUTURIER (M.) [Isère, 3e arr.]. — Est entendu dans la discussion de la proposition de loi sur les irrigations (M. de 1845, p. 327).

CRÉDITS ouverts par la loi collective des crédits extraordinaires et supplémentaires ou par des lois spéciales, et crédits annulés.

I. — *Loi collective des crédits supplémentaires et des crédits extraord. pour 1844 et 1845; Annulations de crédits; Crédits supplémentaires aux restes à payer des exercices clos; Avance au gouvernement de la Grèce.* — Exposé des motifs et texte du projet de loi, présenté par M. Lacave-Laplagne, Ministre des finances [31 décembre 1844] (P., t. 15; M. de 1845, p. 5); Développement de la partie de ce projet de loi concernant le Ministère de la guerre (P., t. 15); Projet de loi ayant pour objet de réparer des omissions commises dans le premier projet [10 février] (P., t. 1, an., p. 151; M., p. 300). — Commission d'examen (*) (F. n° 8; M., p. 55). — Commissaires du Roi chargés de soutenir la discussion (P., t. 1, p. 201). — Rapport par M. Baude [12 avril] (P., t. 4, an., p. 431; M., p. 1092). — Discussion [28 avril] (*Discussion générale*: Réclamations adressées à la Chambre pendant la session 1844, par des protestants, contre les entraves apportées à l'exercice du culte réformé; Disparition du frère Gaillard, membre français de l'ordre de la Doctrine Chrétienne, et ci-devant domicilié à Genève, P., t. 5, p. 250; M., p. 1127. — *Délibération sur les articles*. Titre Ier [Exercice 1844]. Art. 1, Crédits supplémentaires, état A, *Justice*, P., t. 5, p. 269; M., p. 1134. Incident: Formule du serment prêté par les évêques au moment de leur installation, P., t. 5, p. 274; M., *ibid.*; *Affaires étrang.*, *Intérieur*, *Agriculture et commerce*, *Travaux publics*, *Guerre*, P., t. 5, p. 269; M., *ibid.* Incidents: Comptabilité des matières en Afrique, Expédition projetée contre la Kabylie, P., t. 5, p. 274 et suiv.; M., p. 1134; *Finances*, P., t. 5, p. 272; M., p. 1136. Etat B, P., t. 5, p. 277 et suiv.; M., *ibid.* Incidents: Interpellations au sujet des dédommagements à réclamer du Maroc, pour les pertes éprouvées dans cet Empire, soit par les représentants officiels de la France, soit par d'autres Français. — Art. 2, Crédits extraordinaires. Etat C. Dépenses non prévues au budget, P., t. 5, p. 280; M., *ibid.* [Incidents: Renseignement sur les résultats obtenus dans l'établissement des télégraphes électriques, Pêcheries du littoral]. Etat D, Fonds non employés sur les exercices précédents, P., t. 5, p. 285; M., p. 1137. — Art. 3 et

---

* Trois projets de lois, indiqués aux §§ X, XX et XXII du présent article, ont été renvoyés par la Chambre à cette Commission, et les crédits dont ils portaient demande ont été introduits dans la loi collective. Voy., au *Rapport de M. Baude*, les passages qui les concernent (P. t. 4, An., p. 452, 812 et 522; M., p. 1093, 1097 et 1098).

état E, Créances des exercices périmés, P., t. 5, p. 287; M., *Ibid.* — Art. 4 et état F., Annulations de crédits, *ibid.* — Art. 5 et état G, Services spéciaux ; P., t. 5, p. 289 ; M., p. 1137. — Titre II [Exercice 1845]. Art. 6 et états H et I, Crédits supplémentaires, P., t. 5, p. 290 ; M., p. 1137. — Art. 7, Crédits extraordinaires, état J, Dépenses non prévues au budget, P., t. 5, p. 293 ; M., p. 1138. [Incident relatif aux droits de la France sur le comptoir d'Albreda, introduit à l'occasion du crédit pour la liquidation de l'affaire de Portendick; Considérations développées par M. Lacrosse, sur le recrutement de la marine et l'organisation du personnel de la flotte, Salaire des ouvriers employés dans les arsenaux maritimes]. Etat K, Crédits extraord. accordés pour cause de non-emploi sur les exerc. précédents, P., t. 5, p. 331 ; M., p. 1156. [Incidents : Interpellations sur la situation des établissements français dans l'Océanie : Affaire de Taïti, Retour de M. d'Aubigny, etc.]. — Art. 8 et état L, Créances des exercices périmés, P. t. 5, p. 331 ; M., p 1157. — Art. 9 et état M, Annulation de crédits, *Ibid.* — Art. 10, Voies et moyens, P., t. 5, p. 332 ; M., p. 1157. — Titre III, Annulations et suppléments de crédits pour les travaux extraordinaires, Art. 11 et 12 et état N, *Ibid.* — Titre IV, Crédits supplémentaires aux restes à payer des exercices clos, art. 13 et état O, *Ibid.* Incident au sujet de la dénaturation du sel destiné à l'agriculture. — Titre V, Avance au gouvernement de la Grèce, art. 14, P., t. 5, p. 334 ; M., p. 1158). — Ont pris part aux débats, MM. Arago, O. Barrot, Baude, *Rapporteur*; Gustave de Beaumont, Béchard, Billault, Cunin-Gridaine, *Min. de l'agriculture et du commerce*; de Dalmatie, *Min. de la guerre*; Duchatel, *Min. de l'intérieur* et par intérim *des aff. étrangères*; Dufaure, Dupin, Etienne, Evrard de Saint-Jean, *Com. du Roi*; de Gasparin, Genty de Bussy, Glais-Bizoin, Guyet-Desfontaines, Hernoux, Isambert, Jubelin, *Com. du Roi*; Lacrosse, de Lafarelle, Lanyer, Jules de Lasteyrie, Ledru-Rollin, Luneau, de Mackau, *Min. de la marine*; Léon de Maleville, Martin du Nord, *Garde des Sceaux*, de La Rochejaquelein, de Tocqueville. — Scrutin sur l'ensemble du projet de loi : Adoption [2 mai] (P., t. 6, p. 2, M., p. 1165). — Loi du 20 juin 1845 (B. des L., n° 12,045; M., p. 1909).

II. — *Edifices publics et bâtiments d'intérêt général.*

1° — Achèvement des bâtiments des *Archives du Royaume, de l'Ecole d'Alfort et de l'Ecole spéciale des ponts-et-chaussées.* [Exercice 1845]. — Le projet de loi y relatif, demeuré à l'état de rapport, est *repris* [9 janvier 1845] (P., t. 1, p. 21 ; M., p. 50). *N. B.* Le rapport fait sur ce projet, par M. Oger, le 25 mai 1844, n'a pas été publié à sa date par le *Moniteur*; il se trouve au n° de ce journal du 6 février 1845, p. 259. — Discussion [3 février] (P., t. 1, p. 329 ; M., p. 245). Incident au sujet de l'inexécution des dispositions de lois qui obligent les adm. publ. à faire le versement

de leurs archives dans le dépôt central des Archives du Royaume (P., t. 1, p. 339 ; M., p. 246 et 247) : MM. Dumon, *Min. des travaux publics*, Lherbette, Oger, *Rapporteur*, de La Plesse, Taillandier, Vatout, *Com. du Roi*. — Scrutin sur l'ensemble du projet de loi : Adoption [5 février] (P., t. 1, p. 343 ; M.; p., 258). — Loi du 26 avril 1845 (B. des L., n° 11,957 ; M., p. 1163).

2° — Restauration et agrandissement de l'*École vétérinaire de Lyon* du *Conservatoire des arts et métiers*, de *l'École d'arts et métiers de Châlons*, de *l'Observatoire royal* [Exercice 1845]. — Le projet de loi y relatif, demeuré à l'état de rapport, est *repris* [9 janvier 1845] (P., t. 1, p. 21 ; M., p. 50). — Discussion [5 février] (P., t. 1, p. 344 ; M., p. 258) : MM. Cunin-Gridaine, *Ministre de l'agriculture et du commerce*, Luneau, de la Plesse. — Scrutin sur l'ensemble du projet : adoption [même séance] (P., t. 1, p. 349 ; M., p. 259). — Loi du 6 avril 1845 (B. des L., n° 11898 ; M., p. 903).

3° — Construction de l'hôtel des *affaires étrangères* sur la partie occidentale du jardin du Palais-Bourbon ; d'un bâtiment à affecter à *l'administration du timbre et de l'enregistrement*, dans les terrains des Petits-Pères ; d'un bâtiment pour les *archives de la cour des comptes*, sur l'emplacement de deux maisons à acquérir rue de Lille. — Exposé des motifs et texte du projet de loi, présentés par M. Dumon, *Ministre des travaux publics*, ayant pour objet d'accorder les fonds nécessaires pour l'exécution de ces travaux, et d'ouvrir à cet effet des crédits aux titres de 1845 et 1846 [10 février 1845] (P., t. 1, an., p. 102 ; M., p. 300). — Commission (F. n° 37 ; M., p. 348). — Rapport, par M. Vitet [13 mai] (P., t. 6, an., p. 379 ; M., p. 1321). — Discussion [27 mai] (P., t. 9, p. 2 ; M., p. 1474) ; Incident au sujet de l'inexécution des lois qui prescrivent la réunion des archives de l'État dans un dépôt central (P., t. 9, p. 12 ; M., p. 1476) : MM. Desmousseaux de Givré, Dumon, *Ministre des travaux publics* ; Dupin, F. de Lasteyrie, Lherbette, de Mornay, de Vatry, Vitet, *Rapporteur*. — Adoption de l'ensemble du projet de loi au scrutin [même séance] (P., t. 9, p. 16 ; M., p. 1477). — Loi du 15 juillet 1845 (B. des L., n° 12097 ; M., p. 2191).

4° — Agrandissement des bâtiments des *Archives du Ministère de de la guerre*, de l'hôtel et des bureaux du *Ministère de l'intérieur* ; Restauration, appropriation et ameublement du *Minist. de l'instruction publique* ; Reconstructions et grosses réparations dans les bâtiments de *l'École d'application du corps royal d'état-major*. — Exposé des motifs et dispositif du projet de loi présenté par M. Dumon, *Ministre des travaux publics*, ayant pour objet d'affecter la somme nécessaire à l'exécution de ces travaux, et d'ouvrir à cet effet un crédit au titre des exercices 1845 et 1846 [18 avril 1845] (P. t. 5, an., p. 166 ; M., p. 1040). — Commission (F., n° 93). — Rapport par M. de Panat [31 mai] (P., t. 9, an., p. 281 ; M., p. 1638). — Discussion [28 juin] (P., t. 13, p. 118 ; M., p. 1962) : MM. Bonnin et de Pa

nat. — Scrutin sur l'ensemble du projet de loi : adoption [même séance] (P., t. 13, p. 122; M., p. 1962). — Loi du 19 juillet 1845 (B. des L., n° 12129; M. p. 2215).

III. — *Palais de la Chambre des Députés.*

1° — Appropriation au service des *Bureaux et des Commissions de la Chambre des Députés, des bâtiments du Palais-Bourbon acquis en exécution de la loi du 30 juin 1843* [exercice 1845]. — Le projet de loi y relatif, demeuré à l'état de rapport, est *repris* [9 janvier 1845] (P., t. 1, p. 21; M., p. 50). — Adoption sans discussion [3 février] (P., t. 1, p. 326; M., p. 244). — Loi du 6 avril 1845 (B. des L., n° 11897; M., p. 903).

2° — Restauration et agrandissement de *l'hôtel de la Présidence de la Chambre des Députés.* — Exposé des motifs et dispositif du projet de loi, présenté par M. Dumon, *Ministre des travaux publics*, pour affecter les fonds nécessaires à l'exécution de ces travaux, et d'ouvrir à cet effet un crédit au titre de 1845 et de 1846 [18 avril 1845] (P., t. 5, an., p. 156; M., p. 1041). — Commission (F. n° 92; M., p. 1085). — Rapport par M. Peltereau-Villeneuve [31 mai] (P., t. 9, an., p. 299; M., p. 1832). Discussion [28 juin] (P., t. 13, p. 122; M., p. 1962) : MM. de Vatry, Peltereau-Villeneuve, *rapporteur ;* F. de Lasteyrie, Dumon, *Ministre des travaux publics.* — Le projet de loi est adopté avec un amendement proposé par M. de Vatry [même séance] (P., t. 13, p. 128; M., p. 1963). — Loi du 19 juillet 1845 (B. des L., n° 12128; M., p. 2215).

IV. — *Translation du Ministère des affaires étrangères.*

1° — Le projet de loi relatif à son établissement à l'hôtel de la Reynière, demeuré à l'état de rapport, est *repris* [9 janvier 1845] (P., t. 1, p. 21; M., p. 50). *N. B.* Le rapport fait sur ce projet de loi, le 19 juillet 1844, par M. Vitet, n'a pas été publié à sa date par le *Moniteur;* il se trouve au numéro de ce journal du 6 février 1845, p. 250. — Ordonnance royale de retrait [10 février] (P., t. 1, an., p. 95; M., p. 309).

2° — Présentation et texte d'un nouveau projet de loi, ayant pour objet d'établir ce Ministère sur une partie des terrains du Palais-Bourbon, voy. au présent article, le § II, n° 3,

V. — *Complément du système de correspondance télégraphique entre Paris et la frontière du Nord.* — Le projet de loi y relatif, demeuré à l'état de rapport, est *repris* [9 janvier 1845] (P., t. 1, p. 21; M., p. 50).

VI. — *Pêches maritimes.* — Le projet de loi de crédit supplémentaire applicable aux pêches maritimes, demeuré à l'état de rapport, est *repris* (P., t. 1, p. 21; M., p. 50).

VII. — *Travaux à exécuter au séminaire diocésain de Saint-Sulpice, à Paris, par suite de l'alignement de la rue du Pot-de-Fer* [Exercice 1845]. — Le projet de loi y relatif, demeuré pendant la session précédente à l'état de rapport, est *repris* [9 janvier 1845] (P.,

t. 1, p. 21 ; M., p. 50). — Adoption sans discussion [29 janvier] (P., t. 1, p. 199 ; M., p. 195).—Loi du 16 mars 1845 (B. des L., n° 11861 ; M., p. 635).

VIII. — *Dépenses secrètes* [Exercice 1845]. — Exposé des motifs et teneur du projet de loi présenté par M. Duchâtel, Ministre de l'intérieur [10 février 1845] (P., t. 2, an., p. 157 ; M., p. 297 et 309 à l'erratum). — Commission (F. n° 18 ; M., p. 320). — Rapport, par M. Debelleyme [18 février] (P., t. 2, an., p. 9 ; M., p. 368). — *Discussion* [20 février] (*Discussion générale*, P., t. 2, p. 68 ; M., p. 381. Incident, introduit par M. Lherbette, relatif à la destitution de deux fonctionnaires, membres chacun de l'une des deux Chambres législatives, *ibid.* — *Discussion des articles* : amendement de M. Boudet ayant pour objet de réduire de vingt-cinq mille francs le crédit demandé, P., t. 2, p. 95 ; M., p. 395. Plus de vingt membres demandent qu'il soit procédé au vote de cet amendement par la voie du scrutin secret : leurs noms, P., t. 2, p. 113 ; M., p. 400. Scrutin : l'amendement est rejeté, P., t. 2, p. 114 ; M., *ibid*). Ont pris part aux débats, MM. O. Barrot, Billault, Boudet, Desmousseaux de Givré, Drouyn de Lhuis, Garnier-Pagès, Guizot, *Min. des aff. étrang.*, d'Haussonville, Joly, de Larcy, Lherbette, Liadières, de Morny, de la Rochejaquelein, de Schauenburg. — Scrutin sur l'ensemble du projet de loi ; adoption [21 février] (P., t. 2, p. 115 ; M., p. 400). — Loi du 12 mars 1845 (B. des L., n° 11857 ; M., p. 631).

IX. — *Routes royales*. — Exposé des motifs et texte du projet de loi de crédit présenté par M. Dumon, Ministre des travaux publics, pour l'achèvement des lacunes et la rectification des rampes de ces routes, et portant ouverture de crédits sur 1845 et 1846 [10 février 1845] (P., t. 1, an., p. 181 ; M., p. 298). — Commission (F. n° 37 ; M., p. 348 et 817). — Rapport, par M. Dessauret [1er avril] (P., t. 4, an., p. 1 ; M., p. 809 et 817 à l'errata). — Discussion [8 avril] (P., t. 4, p. 143 ; M., p. 897. — Un amend. de M. Cordier, ayant pour objet de rétablir le droit de barrières, n'est pas appuyé, P., t. 4, p. 145 ; M., *ibid.* — Explication concernant la distinction à faire, pour les travaux de rectification, entre les routes parallèles et celles perpendiculaires aux chemins de fer, P., t. 4, p. 146 ; M., p. 898. Voy. un erratum, p. 913) : MM. Allier, Chégaray, Cordier, Dessauret, *Rapporteur*, Dumon, *Min. des trav. publ.*, de l'Espée, Richond des Brus, de Saint-Priest. — Scrutin sur l'ensemble du projet de loi : adoption [9 avril] (P., t. 4, p. 153 ; M., p. 908). — Loi du 30 juin 1845 (B. des L., n° 12057 ; M., p. 2027).

X. — *Établissements français de l'Océanie*. — Exposé des motifs et texte d'un projet de loi présenté par M. de Mackau, Ministre de la marine, ayant pour objet de reporter à l'exercice 1845 la portion non employée de l'allocation faite au titre de 1844 par la loi du 26 juillet 1844, pour l'achat et l'armement de deux bateaux à vapeur affectés au service de ces établissements [26 février 1845] (P., t. 2, an.,

p. 139 ; M., p. 438). — Renvoi à la Commission d'examen du projet de loi collective des crédits supplémentaires pour 1844 et 1845 (P., t. 2, p. 157 ; M., *ibid.*).

Pour le rapport et le vote, voy. le § 1er du présent article.

XI. — *Pensions militaires* [Exercice 1845]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi présenté par M. le maréchal duc de Dalmatie, Président du conseil [24 février 1845 (P., t. 2, an., p. 131 ; M., p. 444). — Commission (F. n° 48 ; M., p. 469). — Rapport, par M. de Bussières [14 mars] (P., t. 3, an., p. 160 ; M., p. 610). — Discussion [18 mars] (P., t. 3, p. 114 ; M., p. 660). Observations de M. D. Marquis, sur les résultats financiers de la disposition de la loi de 1839, qui a créé le cadre de réserve des officiers généraux (*ibid.*). — Scrutin sur l'ensemble du projet de loi : adoption [même séance] (P., t. 3, p. 115 ; M., p. 661). — Loi du 22 avril 1845 (B. des L., n° 11940 ; M., p. 1079).

XII. — *Augmentation de l'effectif à entretenir en Algérie et dépenses non prévues au budget de la guerre pour 1845 ; Annulation de crédits au titre des Divisions territoriales de l'intérieur.* — Exposé des motifs et texte du projet de loi présenté par M. le maréchal duc de Dalmatie [27 février 1845] (P., t. 2, an., p. 143 ; M., p. 451). — Commission (F. n° 52 ; M., p. 515). — Rapport, par M. Magne [16 mai] (P., t. 7, an., p. 1re ; M., p. 1417). — Discussion [28 mai] (*Discussion générale* : Expédition de Kabylie, Colonisation, Refus du souverain de Maroc de ratifier le traité de délimitation conclu avec ses plénipotentiaires, P., t. 9, p. 23 ; M., p. 1484. *Discussion des articles*, P., t. 9, p. 40 ; M., p. 1490. Art. add. proposés par M. Desmousseaux de Givré, P., t. 9, p. 46 ; M., p. 1505 ; *ces articles n'étant pas appuyés, ne sont pas mis aux voix*) : MM. Abraham du Bois, G. de Beaumont, de Bellonnet, Billault, de Corcelle, duc de Dalmatie, *Min. de la guerre*, Desmousseaux de Givré, Duchâtel, *Min. de l'int.*, Lanjuinais, Lanyer, J. de Lasteyrie, Saint-Marc Girardin, Subervie. — Scrutin sur l'ensemble du projet de loi : Adoption [29 mai] (P., t. 9, p. 47 ; M., p 1507). — Loi du 10 juillet 1845 (B. des L., n° 12071 ; M., p. 2125).

XIII. — *Secours aux hospices, bureaux de charité et institutions de bienfaisance* [Exercice 1845]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi proposé par M. Duchâtel, Ministre de l'intérieur, pour affecter à cette destination un crédit extraordinaire de *cent mille francs* [1er mars 1845] (P., t. 2, an., p. 163 ; M., p. 475). — Commission (F. n° 52 ; M., p. 515). — Rapport, par M. Dilhan, qui conclut à l'adoption en portant à *deux cent mille francs* le crédit demandé [17 mars] (P., t. 3, an., p. 322 ; M., p. 654). — Discussion [20 mars] (P., t. 3, p. 120 ; M., p. 670) : MM. G. de Beaumont, de Beaumont de la Somme, Ed. Blanc, Demarçay, Dilhan, *Rapporteur*, Duchâtel, *Min. de l'int.*, de Laidet, Luneau, Richond des Brus, Taillandier. — Scrutin sur l'ensemble du projet de la Commission :

Adoption [même séance] (P., t. 3, p. 127; M., p. 672). — Loi du 13 avril 1845 (B. des L., n° 11908; M., p. 969).

XIV. — *Collection minéralogique de M. le marquis de Drée* [Exercice 1845]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi de crédit applicable à l'acquisition et à l'installation de cette collection à l'École des mines, présentés par M. Dumon, Ministre des travaux publics [12 mars 1845] (P., t. 3, an., p. 19; M., p. 591). — Commission (F. n° 60; M., p. 611). — Rapport, par M. Decazes [2 avril] (P., t. 4, an., p. 96; M., p. 816). — Adoption sans discussion [8 avril] (P., t. 4, p. 142; M., p. 896). — Loi du 30 juin 1845 (B. des L., n° 12058; M., p. 2027).

XV. — *Navigation intérieure* [Amélioration de la *Seine* et de *l'Yonne*. — Canal latéral à la *Marne*, entre Vitry et Donjeux. — Canalisation de la *Mayenne*, entre Mayenne et Laval; Perfectionnement de la même rivière entre Laval et Angers. — Perfectionnement de la *Sarthe*, entre Angers et le Mans. — Distribution des eaux de la *Neste*, savoir : Réservoir et rigole de dérivation de cette rivière, Canal de navigation et d'irrigation entre Saint-Martory et Toulouse, Canalisation du Gers, de son embouchure jusqu'à Auch, Canalisation de la Bayse entre Condom et Mirande, et perfectionnement de cette rivière de son embouchure jusqu'à Nérac. — Canalisation de la *Vire*. — Construction des *quais de Tounis*, à Toulouse]. — Exposé des motifs et dispositif du projet de loi, présenté par M. Dumon, Ministre des travaux publics, ayant pour objet d'affecter les sommes nécessaires à l'exécution des travaux ci-dessus mentionnés, et d'ouvrir à cet effet des crédits sur les exercices 1845 et 1846 [12 mars 1845] (P., t. 3, an., p. 25; M., p. 630). — Commission (F. n° 65; M., p. 741). — Rapport, par M. d'Angeville [27 mai] (P., t. 9, an., p. 15; M., Suppl. A au numéro du 28 mai 1845). — Voy. BUDGET GÉNÉRAL DE L'ÉTAT POUR 1846, *Ministère des travaux publics*, Service extraordinaire.

XVI. — *Emprunt Grec* [Exercice 1845]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi de crédit présenté par M. Lacave-Laplagne, Ministre des finances, à l'effet de pourvoir au paiement du semestre échu le 1er mars 1845, des intérêts et de l'amortissement de la portion de l'emprunt grec garantie par la France [24 mars 1845] (P., t. 3, an., p. 361; M., p. 694). — Commission (F. n° 70; M., p. 758). — Rapport par M. d'Haussonville [17 avril] (P., t. 5, an., p. 49). — Discussion [25 avril] (P., t. 5, p. 204; M., p. 1106) : MM. Dubois de la Loire-Inférieure, Duchatel, *Ministre de l'intérieur*, Duvergier de Hauranne. — Scrutin sur l'ensemble du projet de loi : Adoption [même séance] (P., t. 5, p. 211; M., p. 1107). — Loi du 21 juin 1845 (B. des L., n° 12038; M., p. 1861).

XVII. — *Monuments historiques* : Eglise Saint-Ouen, à Rouen. — Château de Blois. — Amphithéâtre d'Arles [Exercice 1845]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi de crédit, présenté par

M. Duchatel, Ministre de l'intérieur, pour leur achèvement et leur restauration [25 mars 1845] (P., t. 3, an., p. 402; M., p. 741). — Commission (F. n° 70; M., p. 758). — Rapport, par M. Nisard [3 mai] (P., t. 6, an., p. 241; M., p. 1240). — Discussion [9 mai 1845] (P., t. 6, p. 163; M., p. 1261): MM. Bacot, O. Barrot, Deslongrais, Duchatel, *Ministre de l'intérieur*, F. de Lasteyrie, Mercier de l'Orne, Nisard, *Rapporteur*; Saint-Marc-Girardin, Vitet. — Scrutin sur l'ensemble du projet : Adoption [10 mai] (P., t. 6, p. 171; M., p. 1268). — Loi du 22 juin 1845 (B. des L., n° 12,047; M., p. 1909).

XVIII. — *Armement de l'enceinte continue de Paris et des ouvrages extérieurs de fortification qui en dépendent.* — Exposé des motifs et texte du projet de loi présenté par M. le Maréchal duc de Dalmatie, Ministre de la guerre, pour allouer la somme nécessaire à la fabrication du matériel, et d'ouvrir à cet effet des crédits au titre de 1845 et 1846 [26 mars 1845] (P., t. 3, an., p. 411; M., p. 725). — Commission (F. n° 74; M., p. 817). — Rapport, par M. Allard [26 avril] (P., t. 5, an., p. 301; M., p. 1111). — Discussion [5 mai] (*Discussion générale* : Moyens à l'usage de l'artillerie pour la production des bouches à feu, Carabines du système Delvigne, Inventions Perkins et Perrot pour l'application de la vapeur au mouvement des projectiles (*), Détails sur la question des portées, etc., P., t. 6, p. 69; M., p. 1203; Incident relatif à la démission donnée en 1830 par le général Lafayette, de ses fonctions de commandant général des gardes nationales de France; Explications données à ce sujet par M. Georges Lafayette, P., t. 6, p. 101 et 108; M., p. 1224. *Discussion des articles*, art. 1er de la Commission, P., t. 6, p. 110; M., p. 1235; il est adopté au scrutin de division, P., t. 6, p. 138; M., p. 1240. — Communication faite par M. le Président, au sujet d'un débat qui s'était élevé incidemment entre deux membres de la Chambre, P., t. 6, p. 139; M., p. 1249. — Amendement de M. de La Rochejaquelein, ayant pour objet d'exiger l'intervention d'une loi pour autoriser le transport à Paris du matériel de l'armement, P., t. 6, p. 140; M., p. 1249; il n'est pas appuyé, P., t. 6, p. 141; M., p. 1250. Amend. de M. Bethmont, *Ibid.*; il est rejeté au scrutin de division, P., t. 6, p. 154; M., p. 1254. — Art. 2, P., t. 6, p. 157; M., p. 1259. Questions adressées à M. le Ministre de la guerre au sujet des établissements de Vincennes et des constructions militaires attenant à l'enceinte continue de Paris, P., t. 6, p. 158; M., p. 1259. — Art. 3, proposé par la Commission comme amendement au projet [Dépôt des bouches à feu à Bourges], P., t. 6, p. 159; M., p. 1259. Adoption de l'article, P., t. 6, p. 163; M., p. 1261. — Art. 4 [Voies et moyens]

(*) Le débat est revenu sur la plupart de ces questions dans la discussion de l'article 1er.

Ibid) : MM. Allard, *Rapporteur*, Arago, O. Barrot, de Beaumont de la Somme, Berryer, Bethmont, Bureaux de Pusy, Corne, de Dalmatie, *Ministre de la guerre*, Daru, Duchâtel, *Ministre de l'intérieur*, Garnier-Pagès, Grandin, Joly, de LaFayette, de Laidet, de Lamartine, de Larcy, Ferd. de Lasteyrie, Liadières, Paixhans, de Preigne, de Remusat, de La Rochefoucauld, de La Rochejaquelein, de Schauenburg, Schneider d'Autun, Subervie, Ternaux (Mortimer), Thiers, de Tocqueville, Tugnot de La Noye, *Com. du Roi*. — Scrutin *de division* sur l'ensemble du projet de loi : Adoption [9 mai] (P., t. 6, p. 163; M., p. 1261). — Loi du 20 juin 1845 (B. des L., n° 12037; M., p. 1861).

XIX. — *Travaux extraordinaires de fortification* [Achèvement des places de *Dunkerque*, *La Fère*, *la Portalet*, *Grenoble*, *Besançon*, *Sedan*, *Soissons*, *et Lyon*; Défense des côtes dans le rayon des ports de *Brest*, *Lorient*, *Rochefort et Toulon*]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi présenté par M. le maréchal duc de Dalmatie, Ministre de la guerre, à l'effet d'affecter la somme nécessaire à l'exécution de ces travaux, et d'ouvrir des crédits aux titres de 1845 et 1846 [26 mars 1845] (P., t. 3, an., p. 423 ; M., p. 772). — Commission (F, n° 75; M., p. 832). — Rapport, par M. de Chabaud-Latour [22 mai] (P., t. 8, an., p. 105; M., p. 1491). — Discussion [5 juin] (P., t. 10, p. 38; M., p. 1590) : M. Subervie. — Scrutin sur l'ensemble du projet de loi : adoption [Même séance] (P., t. 10, p. 42; M., p. 1591). — Loi du 10 juillet 1845 (B. des L., n° 12090 ; M., p. 2125).

XX. — *Exposition des produits de l'industrie française, frais de voyage des délégués français à l'exposition de l'industrie de Berlin*. — Exposé des motifs et texte du projet de loi présenté par M. Cunin-Gridaine, Ministre de l'agriculture et du commerce, à l'effet d'ouvrir un crédit supplémentaire au chapitre VIII *bis* du budget pour 1844, de son département [4 avril 1845] (P., t. 4, an., p. 229 ; M., p. 849). — Renvoi à la Commission d'examen du projet de loi collective des crédits supplémentaires et extraordinaires pour 1844 et 1845 (P., t. 4, p. 60 ; M., p. 843). — Voy. le § I du présent article.

XXI. — *Amélioration des ports maritimes de* Dunkerque, Calais, Boulogne, Fécamp, Port-en-Bessin, Granville, Morlaix, Ile-de-Batz, Port-Launay, Lorient, Marans, les Sables, Bandol et Bastia. — Exposé des motifs et texte du projet de loi présenté par M. Dumon, Ministre des travaux publics, ayant pour objet d'autoriser l'exécution des travaux et d'ouvrir à cet effet des crédits sur 1845 et 1846 [2 Avril 1845] (P., t. 4, an., p. 115 ; M., p. 913). — Commission (F. n° 80 ; M., p. 913). — Rapport, par M. Dubois du Havre [4 juin] (P., t. 10, an., p. 1re; M., p. 1780). — Adoption sans discussion [28 juin] (P., t. 13, p. 130 ; M., p. 1963). *Nota*. La Chambre a procédé par un seul et même scrutin au vote des deux

p. 157; M., p. 1979). — Loi du 19 juillet 1845 (B. des L., nº 12105; M., p. 2190).

XXIX. — *Anniversaire de Juillet* 1830 [Exercice 1845]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi de crédit applicable à sa célébration, présenté par M. Duchatel, Ministre de l'intérieur [15 mai 1845] (P., t. 6, an., p. 445; M., p. 1321). — Commission (F. nº 115; M., p. 1385). — Rapport, par M. Boulay de la Meurthe [29 mai] (P., t. 9, an., p. 271; M., p. 1560). — Adoption sans discussion [14 juin] (P., t. 11, p. 106; M., p. 1736). — Loi du 15 juillet 1845 (B. des L., nº 12088; M., p. 2185).

XXX. — *Bassin à flot de Saint-Nazaire.* — Exposé des motifs et texte d'un projet de loi présenté par M. Dumon, Ministre des travaux publics, ayant pour objet d'allouer les fonds nécessaires à l'établissement de ce bassin, et d'ouvrir des crédits à cet effet aux titres de 1845 et 1846 [20 mai 1845] (P., t. 7, an., p. 147; M., p. 1458). — Ce projet est renvoyé à la Commission chargée d'examiner le projet de loi concernant l'amélioration des ports maritimes (P., t. 7, p. 59; M., p. 1362). Pour la composition de cette Commission, voy. F. nº 80, et M., p. 913. — Rapport, par M. Dubois du Hâvre [4 juin] (P., t. 10, an., p. 77; M., p. 1800). — Adoption sans discussion [28 juin] (P., t. 13, p. 134; M., p. 1964). *Nota.* La Chambre a procédé par un seul et même scrutin au vote sur ce projet de loi et sur celui relatif à l'amélioration des ports. — Loi du 19 juillet 1845 (B. des L., nº 12126; M., p. 2215).

XXXI. — *Ponts sur l'Adour entre Bayonne et Saint-Esprit, sur la* Tech *au Boulou et sur la* Rance *à Dinan.* — Exposé des motifs et texte du projet de loi présenté par M. Dumon, Ministre des travaux publics, ayant pour objet d'allouer la somme nécessaire pour la construction de ces Ponts, et d'ouvrir à cet effet des crédits au titre de 1845 et 1846 [20 mai 1845] (P., t. 7, an., p. 131; M., p. 1459). — Commission (F. nº 119 et 120; M., p. 1458 et p. 1491, colonne troisième). — Rapport, par M. Liadières [3 juin] (P., t. 9, an., p. 483; M., p. 1639). — Adoption sans discussion [28 juin] (P., t. 13, p. 128; M., p. 1963). — Loi du 19 juillet 1845 (B. des L., nº 12127; M., p. 2215).

XXXII. — *Augmentation du nombre des bâtiments armés formant la station des côtes occidentales d'Afrique, et dépenses de construction et d'armement de sept bâtiments à vapeur* [Exercices 1845 et 1846]. — Exposé des motifs et texte d'un projet de loi de crédit présenté par M. de Mackau, Ministre de la marine, pour satisfaire aux stipulations d'un traité conclu avec la Grande-Bretagne, et ayant pour objet de substituer des dispositions nouvelles aux conventions de 1831 et 1833 relatives à la répression de la traite [10 juin 1845] (P., t. 10, an., p. 265; M., p. 1651). — Commission (F. nº 126; M., p. 1737). — Rapport, par M. le maréchal Sébastiani [20 juin] (P., t. 12, an., p. 125; M., p. 1925). — Discussion [27

juin] (P., t. 13, p. 93; M., p. 1955) : MM. Denis, Dupin, Guizot, *Ministre des affaires étrangères*, Manguin. — Scrutin sur l'ensemble du projet de loi : adoption [27 juin] (P., t. 13, p. 105; M., p. 1957). — Loi du 19 juillet 1845 (B. des L., n° 12153; M., p. 2249).

XXXIII. — *Crédits applicables à des chemins de fer*, voy. CHEMINS DE FER.

XXXIV. — *Frais de translation des cendres des généraux Bertrand et Duroc, et de restauration du caveau destiné à la sépulture des gouverneurs de l'Hôtel royal des Invalides*, voy. BERTRAND (le général).

XXXV. — *Démonétisation et retrait des espèces de billon*, voy. MONNAIES.

CRÉMIEUX (M.) [Indre-et-Loire, 4e arr.] — Prend part à la discussion de l'Adresse au Roi (*Amendement de M. de Carné*, M. de 1845, p. 153). — Parle à l'occasion des interpellations faites par M. Garnier-Pagès, sur la négociation à la Bourse de Paris d'un nouveau fonds espagnol (M., p. 422). — Dépose des pétitions d'habitants de la Corse, qui demandent l'abrogation de la loi d'exil de la famille Bonaparte (M., p. 438) — Est entendu sur : le projet de loi d'organisation du conseil d'Etat (M., p. 428, 429, 430, 440, 452, 453, 454, 456, 463, 467, 468) ; la proposition de loi concernant la translation du domicile politique (M., p. 601, 603). — Sa proposition ayant pour objet l'extension du droit d'élection, voy. ELECTIONS. — Parle dans la discussion de la proposition de M. Muret de Bort pour la conversion des rentes cinq pour cent (M., p. 1077). — Son rapport sur des Pétitions qui demandent l'abrogation des lois d'exil de la famille de Napoléon et de celle de Charles X (P., t. 5, p. 241; M., p. 1117); sur celle du sieur Cornède-Miramont (M., p. 1118) — Dépose une pétition d'Israélites français habitant la Suisse, qui se plaignent des mesures exceptionnelles dont les Israélites sont l'objet dans les cantons de Neufchatel et de Bale-Campagne (M., p. 1259). — Obtient un congé (P., t. 6, p. 19; M., p. 1967). — Dépose des pétitions, 1° du sieur Laignel; 2° d'un grand nombre d'officiers en réforme (M., p. 1577). — Est entendu dans la discussion du Budget de l'Etat pour 1846 (Dépenses : *Rentes cinq pour cent*, M., p. 1636. *Situation des Israélites français établis en Suisse*, M., p. 1657. *Théâtres*, M., p. 1669. *Restitution du nom de Napoléonville, au chef-lieu du département de la Vendée*, M., p. 1696. *Incident au sujet de la discussion de la loi sur la chasse*, M., p. 1705. *Approvisionnement de la marine en chanvres*, M., p. 1853. *Nouvelle classification de plusieurs collèges royaux*, M., p. 1898, 1895. Recettes : *Timbre des journaux*, M., p. 2034) ; du projet de loi ayant pour objet d'autoriser la Banque de France à établir un comptoir d'escompte à Alger (M., p. 2068).

CRUZY (M. DE), *Commissaire du Roi.* — Est entendu dans la discussion de la loi sur les pensions de retraite des fonctionnaires civils (M. de 1845, p. 528, 529).

CULTIVATEURS européens à introduire dans les colonies, voy. CRÉDITS, § XXIII.

CUNIN-GRIDAINE (M.) [Ardennes, 3e arr.], *Ministre de l'agriculture et du commerce.* — Est entendu dans la discussion : du règlement des comptes du budget de 1842 (*Incident au sujet du typhus qui s'est manifesté en Hongrie sur l'espèce bovine*, P., t. 1, p. 256 ; M. de 1845, p. 205); du projet de loi de crédit applicable à la restauration de plusieurs établissements publics (*Ecole vétérinaire de Lyon*, P., t. 1, p. 346 ; M., p 259); de la loi sur le régime des douanes dans les Antilles (P., t. 1, p. 420, 424, 444 ; M., p. 287, 305) ; de la proposition de loi sur les irrigations (P., t. 1, p. 445 ; M., p. 306). — Appuie le renvoi au ministère, d'une pétition qui demande l'établissement de sociétés de secours mutuels entre les ouvriers (P., t. 2, p. 252 ; M., p. 474). — Parle sur les projets de lois de Douanes (Premier projet : *Discussion générale*, P., t. 3, p. 136; M., p. 691. *Fils et tissus belges*, P., t. 3, p. 162; M., p. 703. *Bois d'ébénisterie*, P., t. 3, p. 182; M., p. 706. *Graines oléagineuses*, P., t. 3, p. 194, 210, 216, 217; M., p. 721, 740, 753. *Filés étrangers*, P., t. 3, p. 219, 220; M., p. 754. *Bitumes*, P., t. 3, p. 226; M., p. 757. *Machines*, P., t. 3, p. 227; M., p. 757. *Bestiaux*, P., t. 3, p. 283; M., p. 793. *Règlement du régime des douanes en Algérie*, P., t 4, p. 9, 10; M., p. 802, 803, 804. *Francisation des navires*, P., t. 4, p. 33; M., p. 813. Deuxième projet de loi : *Mode de taxation des bestiaux*, P., t. 4, p. 44; M., p. 827. *Incident relatif au sursis à accorder pour l'application des nouveaux droits de douanes*, P., t. 4, p. 48; M., p. 828. *Pêcheries du littoral*, P., t. 4, p. 53; M., p. 830. *Traité avec l'Iman de Mascate*, P., t. 4, p. 55; M., p. 831. *Primes sur les fers français employés dans la construction des navires en fer*, P., t. 4, p. 76, 78; M., p. 847, 848. *Droits de tonnage de Marseille*, P., t. 4, p. 97; M., p 866). — Est entendu dans la discussion : de la loi collective des crédits supplémentaires et extraordinaires pour 1844 et 1845 (*Dénaturation du sel destiné à l'agriculture*, P., t. 5, p. 333; M., p. 1158) ; du projet de loi de concession du chemin de fer du Nord (P., t. 7, p. 23 ; M., p. 1335); du budget de 1846 (*Agents chargés d'étudier le typhus des espèces bovines*, P, t. 10, p. 190; M., p. 1657. *Secours généraux*, P., t. 10, p. 222; M., p. 1671. *Incident au sujet de l'exécution de la loi sur la chasse*, P., t. 11, p. 43 ; M., p. 1705. *Ecoles vétérinaires et bergeries*, P., t. 11, p. 45; M., p. 1706. *Traitements des directeurs et professeurs des écoles vétérinaires*, P., t. 11, p. 47; M., p. 1706. *Encouragements à l'agriculture*, P., t. 11, p. 51; M., p. 1706. *Inspecteurs de l'agriculture*, P., t. 11, p. 52 ; M., p. 1707. *Etude des épizooties, distribution de plants et de*

graines, P., t. 11, p. 54; M., p. 1707. *Importation de bêtes bovines*, P., t. 11, p. 55; M., p. 1707. *Haras*, P., t. 11, p. 58, 66; M., p. 1709, 1710. *Primes aux chevaux de course*, P., t. 11, p. 66; M., p. 1710. *Écoles et conservatoire des arts et métiers*, P., t. 11, p. 68, 70, 72; M., p. 1710, 1711. *Exécution de la loi sur le travail des enfants dans les manufactures*, P., t. 11, p. 72, 73; M., p. 1711. *Travaux statistiques*, P., t. 11, p. 74, 76; M., p. 1711. *Conseils généraux de l'agriculture, des manufactures et du commerce*, P., t. 11, p. 77; M., p. 1712. *Constructions navales en fer*, P., t. 11, p. 80; M., p. 1712. *Police de la pêche*, P., t. 11, p. 83; M., p. 1713. *Établissements thermaux*, P., t. 11, p. 88; M., p. 1732. *Service sanitaire*, P., t. 11, p. 94, 104; M., p. 1735, 1736). — Répond à M. Taillandier, qui appelait l'attention du Gouvernement sur la nécessité de régler par une loi la vente des remèdes secrets et la police de la pharmacie (P., t. 13, p. 215; M., p. 2005).

D

DAGUENET (M.) [Basses-Pyrénées, 3e arr.]. — Son rapport : sur la loi concernant la résidence des réfugiés politiques (P., t. 4, an., p. 225; M. de 1845, p. 816); sur la proposition de loi relative aux Députés intéressés dans les marchés publics (P., t. 13, an., p. 1re; M., p. 2041); sur le projet de loi relatif à la conservation des sources d'eaux minérales (P., t. 13, an., p. 350).

DALLOZ (M.) [Jura, 4e arr.]. — Est entendu, comme rapporteur, dans la discussion de la proposition de loi sur les irrigations (P., t. 1, p. 457 à 485 *passim*; M. de 1845, p. 314, 326, 327, 328, 329).

DALMATIE (M. le maréchal duc DE), *Président du conseil, Ministre de la guerre*. — Est entendu dans la discussion : du règlement des comptes du budget de 1842 (*Défense des côtes*, P., t. 1, p. 260, 261; M. de 1845, p. 206, 207); de la loi collective des crédits supplémentaires et extraordinaires pour 1844 et 1845 (*Expédition de la Kabylie*, P., t. 5, p. 277; M., p. 1135); du crédit applicable à la fabrication du matériel nécessaire à l'armement de Paris (*Incident au sujet des établissements de Vincennes*, P., t. 6, p. 158; M., p. 1259); du projet de loi de concession du chemin de fer du Nord et de ses embranchements (P., t. 6, p. 270, 287, 293; M., p. 1309, 1315, 1317); de la proposition de M. de Saint-Priest, ayant pour objet d'augmenter l'effectif de la gendarmerie (P., t. 8, p. 119; M., p. 1453); de la

loi de crédits extraordinaires applicables à divers services de la guerre, et notamment à l'Algérie (*Expédition de la Kabylie*, P., t. 9, p. 41 ; M., p. 1491); du budget de 1846 (*Administration centrale de la guerre*, P., t. 11, p. 111 ; M., p. 1753. *Officiers généraux du cadre de réserve*, P., t. 11, p. 128 ; M., p. 1754. *Avancement des officiers du corps de l'intendance*, P., t. 11, p. 125 ; M., p. 1754, 1755. *Incident concernant les nominations aux fonctions d'adjudants-majors et autres emplois spéciaux* ; P., t. 11, p. 142 ; M., p. 1759. *Service des vivres-pain*, P., t. 12, p. 3 ; M., p. 1773. *Changements apportés dans l'habillement des troupes ; substitution d'une couronne au coq gaulois sur leur coiffure*, P., t. 12, p. 5 ; M., p. 1773. *Personnel du dépôt de la guerre*, P., t. 12, p. 23 ; M., p. 1778. *Gouvernement et conseil d'administration de l'Algérie*, P., t. 12, p. 32, 41 ; M., p. 1794, 1795. *Emploi des troupes de l'armée d'Afrique à certains travaux*, P., t. 12, p. 58 ; M., p. 1799. *Détachements*, P., t. 12, p. 62 ; M., p. 1799. *Port d'Alger*, P., t. 12, p. 67 ; M., p. 1810. *Immeubles frappés de servitudes militaires par suite de la fortification de Paris*, P., t. 12, p. 78 ; M., p. 1812. *Emploi des crédits extraordinaires accordés par la loi du 25 juin 1841, pour les bâtiments militaires*, P., t. 12, p. 88 ; M., p. 1815. *Emploi des fusils n° 1 existant en magasin*, P., t. 12, p. 89 ; M., p. 1815. *Fortifications du Hâvre*, M., p. 1815, 1816).

DALMATIE (M. le marquis DE) [Tarn, 2e arr.]. — Dépose une pétition de légionnaires relative à l'arriéré de l'ordre (M. de 1845, p. 1203). — Son rapport sur un projet de loi pour l'achèvement de divers canaux et du bassin à flot de Saint-Malo, pour le redressement de la Vilaine, etc. (P., t. 11 ; an., p. 25 ; M., p. 1834).

DARBLAY (M.) [Seine-et-Oise, 3e arr.]. — Est entendu dans la discussion de la loi sur le régime des douanes dans les Antilles (M. de 1845, p. 269 et 291 à l'erratum) ; de la proposition de loi sur les irrigations (M., p. 329). — Dépose une pétition : de cultivateurs des environs de Versailles, contre l'impôt de la glucôse (M., p. 575) ; de propriétaires, maires et membres du conseil général de Seine-et-Oise, tendant à obtenir que le chemin de fer de Lyon emprunte jusqu'à Corbeil la voie de fer existante (M., p. 735) ; de la société royale d'agriculture de Versailles, qui demande une loi sur le roulage (M., p. 1354). — Parle dans la discussion : des lois de Douanes (Premier projet de loi : *Droit à l'importation du lait*, M., p. 708. *Graines oléagineuses*, M., p. 721, 741, 753. *Règlement du régime des douanes en Algérie*, M., p. 803. Deuxième projet de loi : *Laines*, M., p. 845) ; du projet de loi de concession du chemin de fer du Nord et de ses embranchements (M., p. 1332, 1335) ; de la loi de concession des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à Avignon (M., p. 1613) ; du budget de 1846 (*Importation de bêtes bovines*, M., p. 1708. *Remonte*, M., p. 1775).

DARNAUD (M.) [Ariège, 1er arr.]. — Demande et obtient un congé (P., t. 1, p. 7, et t. 2, p. 359 ; M. de 1844, p. 3071, et M. de 1845, p. 537).

DARU (M. le vicomte PAUL) [Seine-et-Oise, 4e arr.]. Dépose des pétitions d'un fabricant de fécule et de cultivateurs de Seine-et-Oise, contre l'impôt des glucôses (M. de 1845, p. 547 et 860). — Est entendu dans la discussion du crédit applicable à la fabrication du matériel nécessaire à l'armement de Paris (M., p. 1205).

DAVID (M. F.) [Deux-Sèvres, 1er arr.]. — Dépose une pétition : du président de la société philanthropique de Niort, ayant pour objet de faire admettre les sociétés de secours mutuels à verser aux caisses d'épargne jusqu'à concurrence de 18,000 fr. (M. de 1845, p. 244); du desservant de la paroisse de Charrière, qui propose d'allouer un traitement aux institutrices communales (M., p. 325) ; des conseillers municipaux de Niort, contre le prélèvement au profit du Trésor du dixième des octrois (M., p. 898). — Est entendu sur : le projet de loi relatif aux caisses d'épargne (M., p. 1036) ; la proposition de loi concernant l'établissement des trottoirs dans les villes (M., p. 1105, 1106); le budget de 1846 (*Dépenses ordinaires départementales*, M., p. 1696, 1697).

DAVID (M. PIERRE) [Calvados, 4e arr.]. — Dépose une pétition de M. Lemeneur Dorày (M. de 1845, p. 314). — Est entendu dans la discussion de la loi sur les pensions de retraite des fonctionnaires civils (M., p. 525 et 550). — Obtient un congé (P., t. 4, p. 24 ; M., p. 811).

DEBELLEYME (M.) [Dordogne, 6e arr.]. — Est nommé Vice-Président de la Chambre (P., t. 1, p. 13 ; M. de 1844, p. 3089). — Son rapport sur la loi de crédit supplémentaire pour dépenses secrètes (P., t. 3, an. p. 9 ; M., p. 368). — Est entendu dans la discussion de la loi sur les pensions de retraite des fonctionnaires civils (M., p. 553). — Dépose une pétition des employés de la préfecture de Périgueux (M., p. 564).

DEBÈS (M.) [Hérault, 3e arr.]. — Obtient un congé (P., t. 1, p. 323 ; M. de 1845, p. 244).

DECAZES (M. le vicomte) [Tarn, 1er arr.]. — Son rapport sur le projet de loi de crédit applicable à l'acquisition de la collection minéralogique de M. de Drée (P., t. 4, an., p. 96 ; M. de 1845, p. 816).

DÉCÈS — Députés décédés du 6 août 1844 au 21 juillet 1845, voy. AUGUIS, HALLEZ, HOUZEAU-MUIRON, MAGNIER DE MAISONNEUVE, DE MARMIER.

tion de débitants de boissons de la ville de Boulogne (M. de 1845, p. 258). — Est entendu sur le projet de loi concernant le rachat des actions de jouissance des canaux (M., p. 373). — Propose de renvoyer au Ministère une pétition qui demande l'établissement, sur tous les points de la France, de sociétés de secours mutuels entre les ouvriers (M., p. 474). — Dépose des pétitions de membres de la société pour l'encouragement de l'instruction primaire parmi les protestants (M., p. 599 et 608). — Parle dans la discussion : des lois de Douanes (Premier projet de loi : *Filés étrangers*, M., p. 754. Deuxième projet de loi : *Guano*, M., p. 828. *Primes sur les fers*, M., p. 848) ; du projet de loi concernant l'emploi de l'excédant des recettes de l'ordre de la Légion-d'Honneur (M., p. 950) ; du projet de loi sur les Caisses d'épargne (I. D. ; M., p. 978, 979, 1025, 1035, 1049) ; de la proposition de M. Muret de Bort, pour la conversion des rentes cinq pour cent (M., p. 1084) ; du Projet de loi concernant le régime législatif des colonies (M., p. 1579) ; du Budget de 1846 (Dépenses : *Observation des fêtes et dimanches*, M., p. 1652. *Exécution de la loi sur le travail des enfants dans les manufactures*, M., p. 1711. *Salles d'asyle*, I. D.; M., p. 1915. Recettes : *Passeports pour l'étranger*, M., p. 2034, 2035. *Transport, par navires étrangers, des tabacs achetés pour le compte de la régie*, M., p. 2040).

DELEULLION DE THORIGNY (M.) [Rhône, 4e arr.].—Sa démission (P. t. 1, p. 6; M. de 1844, p. 3071).

DÉLIMITATIONS, voy. Limites.

DEMARÇAY (M. Horace) [Deux-Sèvres, 2e arr.]. — Est admis comme Député et prête serment (P., t. 1, p. 437; M. de 1845, p. 298).—Prend part à la discussion du projet de loi de crédit applicable aux hospices et bureaux de charité (M., p. 671); du projet de loi de concession du chemin de fer du Nord et de ses embranchements (M., p. 1299) ; du Budget de l'Etat pour 1846 (*Secours aux établissements de bienfaisance*, M., p. 1670, 1671).

DEMESMAY (M.) [Doubs, 5e arr.]. — Obtient un congé (P., t. 1, p. 19; M. de 1845, p. 51). — Prend part à la discussion des lois des Douanes (Premier projet de loi : *Absinthe*, M., p. 814. Deuxième projet de loi : *Drawback sur les objets fabriqués avec l'acier*, M., p. 848, 849). — Son écrit intitulé : *De la nécessité d'une réduction de l'impôt du sel* (I. D.). — Sa proposition ayant pour objet de réduire la taxe du sel, voy. Sel. — Est entendu sur la prise en considération de cette proposition (M., p. 1456); sur le budget des recettes de 1846 (*Prélèvement sur les produits des bois des communes*, M., p. 2020).

DEMETRI CAPITANOPOULO, marin grec. — Projet de loi à l'effet d'accorder une pension à sa veuve et à ses enfants, voy. Pensions.

p. 611). — Rapport, par M. Hébert [26 mai] (P., t. 8, an., p. 629; M., p. 1571).

2. — Texte de la proposition de MM. Boissy-d'Anglas et Lanyer, tendant à faire déclarer par une loi qu'à dater des premières élections générales, nul ne pourra être nommé Député ou rester membre de la Chambre, s'il est intéressé dans un marché, traité ou sous-traité, soit pour des fournitures, soit pour tout autre service pouvant donner lieu à des liquidations avec l'État [24 mars 1845] (P., t. 3, p. 129; M., p. 687). — Développements par M. Lanyer [7 avril] (P., t. 4, an., p. 298; M., p. 881). — Discussion sur la prise en considération (P., t. 4, p. 109; M., p. 882) : MM. Berryer, Boissy-d'Anglas, Duchâtel, *Ministre de l'intérieur*, Lanyer. — La prise en considération est adoptée [même séance] (P., t. 4, p. 112; M., p. 883). — M. de Vatry demande le renvoi à la Commission chargée d'examiner la proposition de M. de Rémusat, indiquée au n° 1 du présent article (*ibid.*) : MM. Lherbette, G. de Beaumont, de Bussières, de Tracy. — Retrait de la demande (*ibid.*). — Commission (P. n° 84; M., p. 983). — Rapport, par M. Daguenet [26 juin] (P., t. 13, an., p. 1re; M., p. 2041).

DESABES (M.) [Aisne, 1er arr.]. — Obtient un congé (P., t. 10, p. 1703; M. de 1845, p. 1651).

DESCLOSEAUX (M.), *Commissaire du Roi*. — Est entendu dans la discussion du projet de loi relatif à la police des chemins de fer (P., t. 1, p. 312; M. de 1845, p. 229).

DESJOBERT (M.) [Seine-Inférieure, 9e arr.]. — Dépose au nom de M. Marchal, Député, une pétition des huissiers de Neufchâtel (M. de 1845, p. 1433).

DESLONGRAIS (M.) [Calvados, 6e arr.]. — Est entendu dans la discussion : du Règlement du budget de 1842 (*Créances du Trésor contre des Compagnies de chemins de fer*, M. de 1846, p. 208); de la loi sur les pensions de retraite des fonctionnaires civils (M., p. 488, 490, 491, 499). — Parle sur un incident introduit par M. G. Havin, au sujet de l'entrée de M. Lacoudrais au conseil d'amirauté, sans qu'il ait été fait application à ce Député de la loi du 12 septembre 1830 (M., p. 568). — Est entendu dans la discussion du premier projet de loi de Douanes (*Francisation des navires*, M., p. 809); du crédit applicable à la restauration de plusieurs monuments historiques (M., p. 1261); de la proposition de loi présentée par M. de Lagrange, pour abolir le prélèvement, effectué au profit du Trésor, du dixième des octrois (M., p. 1269); du projet de loi pour la suppression des droits et des vacations attribués aux juges-de-paix (M., p. 1295); du budget de l'État pour 1846 (Dépenses : *Rentes cinq pour cent*, M., p. 1636. *Traitements des sous-préfets*, M., p. 1672. *Immeubles frappés de servitudes militaires par suite de la fortification de Pa-*

ris, M., p. 1812, 1813. *Capitaines de corvette*, M., p. 1847. *Élévation de colléges royaux à une classe supérieure*, M., p. 1894. *Établissements monétaires*, M., p. 1930. Recettes : *Taxe du sel*, M., p. 2035) ; du projet de loi pour la restauration de la cathédrale de Paris (M., p. 1978). — Parle sur une pétition du maire et des conseillers municipaux de Rouen, qui sollicitent l'établissement d'une surtaxe à l'octroi de cette ville sur les alcools (M., p. 2056).

DESMOUSSEAUX DE GIVRÉ (M. le baron) [Eure-et-Loir, 3e arr.]. — Est entendu dans la discussion : du crédit pour dépenses secrètes (M. de 1845, p. 385) ; du projet de loi d'organisation du conseil d'État (M., p. 429, 430, 431, 455, 469, 472, 473) ; de la proposition sur le timbre des journaux et écrits périodiques (M., p. 610) ; de la proposition de M. Duvergier de Hauranne concernant le scrutin secret (M., p. 641, 652) ; du deuxième projet de loi de Douanes (*Discussion générale, Droits sur les bestiaux*, *Législation des octrois*, M., p. 827, 828). — Sa proposition touchant le mode de perception des droits d'octroi sur les bestiaux, voy. OCTROI. — Est entendu sur : la prise en considération de cette proposition (M., p. 1052) ; le projet de loi relatif à la construction d'un hôtel des affaires étrangères (M., p. 1476) ; la loi de crédits extraordinaires applicables à divers services de la guerre et notamment à l'Algérie (*Discussion générale, Expédition de la Kabylie*, M., p. 1490, 1491. *Articles additionnels proposés par lui*, M., p. 1505, 1506) ; le budget de l'État pour 1846 (*Restitution à faire aux archives des affaires étrangères de correspondances diplomatiques déposées à la Bibliothèque du Roi*, M., p. 1666. *Ecoles des beaux-arts*, M., p. 1667. *Service du cadastre en Algérie*, M., p. 1798. *Considérations sur la nécessité de réorganiser l'Université par une loi*, M., p. 1897, 1898. *Dispositions additionnelles relatives au domaine de l'État en Algérie*, M., p. 1953). — Son rapport sur le projet de loi répressive des infractions au règlement général sur les pêcheries (P., t. 13, an., p. 481 ; M., p. 2213 ; erratum, M., p. 2266, colonne 1re).

DESSAIGNE (M.) [Puy-de-Dôme, 2e arr.]. — Dépose une pétition d'Employés des Contributions directes, qui demandent à être salariés et commissionnés par l'État (M. de 1845, p. 345). — Est entendu sur le projet de loi pour la suppression des droits et des vacations attribués aux Juges-de-paix (M., p. 1397).

DESSAURET (M.) [Cantal, 1er arr.]. — Son rapport sur le projet de loi de crédit relatif à l'achèvement et au perfectionnement des routes royales (P., t. 4, an., p. 1re ; M. de 1845, p. 807, et 817 à l'errata). — Prend part à la discussion de ce projet de loi (*Route de Bordeaux à Bayonne*, P., t. 4, p. 145 ; M., p. 898. *Explications sur la manière dont la Commission a entendu l'exécution des travaux compris au projet*, P., t. 4, p. 149 ; M., p. 899). — Son rapport sur

la proposition de loi relative à l'impôt du sel (P., t. 12, an., p. 321 ; M., p. 1967).

DETTE PUBLIQUE, voy. RENTES CINQ POUR CENT.

DEVIENNE (M.). [Rhône, 4e arr.]. — Son admission comme Député est ajournée (P., t. 1, p. 456 ; M. de 1845, p. 314). — Il est admis et il prête serment (P., t. 1, p. 516 ; M., p. 345 et 357). — Dépose une pétition relative au traitement des greffiers de justice-de-paix (M., p. 702).

DESSIMERIS (M.) [Dordogne, 3e arr.]. — S'excuse de son absence des séances (P., t. 2, p. 359 ; M. de 1845, p. 537). — Parle dans la discussion des lois de Douanes (Premier projet : *Discussion générale*, M., p. 691. *Graines oléagineuses*, M., p. 736. *Traité Sarde*, M., p. 791. *Amendement relatif aux droits à acquitter par les bâtiments sardes en Algérie*, M., p. 802, 803. *Francisation des navires*, M., p. 813. Deuxième projet : *Nitrates*, M., p. 829. *Primes sur les fers français employés à la construction des navires en fer*, M., p. 848). — Dépose des pétitions d'habitants de Paris contre l'armement des fortifications de cette ville (M., p. 1249). — Est entendu sur : le Budget de 1846 (Dépenses : *Encouragements à l'agriculture, Importation de bêtes bovines*, M., p. 1707. *Travaux à exécuter au port de Bergerac*, M., p. 1818. Recettes : *Livraison de sels dénaturés à l'agriculture*, M., p. 2035) ; une pétition du maire et des conseillers municipaux de Rouen, qui sollicitent le rétablissement d'une surtaxe à l'octroi de cette ville sur les alcools (M., p. 2056).

DIDELOT (M.) [Vosges, 1er arr.]. — Dépose une pétition des greffiers de justice-de-paix de l'arrondissement d'Épinal (M. de 1845, p. 565). — Ses rapports sur des pétitions (M., p. 578, 1117). — Dépose des pétitions d'habitants de Bourges et d'Épinal, contre la perception, au profit du Trésor, du dixième de l'octroi (M., p. 640 et 687).

DILHAN (M.) [Ariège, 3e arr.] — Son rapport sur un projet de loi de crédit pour secours aux hospices et autres institutions de bienfaisance (P., t. 3, an., p. 322 ; M. de 1845, p. 654). — Est entendu dans la discussion de ce projet de loi (P., t. 3, p. 122, 127 ; M., p. 671, 672).

DISTILLERIES DE POMMES DE TERRE. — Incident sur le mode adopté par l'administration des contributions indirectes pour les exercer, voy. BUDGET GÉNÉRAL DE L'ÉTAT pour 1846, *Recettes*.

DOGUEREAU (M. le général baron) [Loir-et-Cher, 1er arr.]. — Son rapport au nom de la Commission chargée d'examiner les Lettres de

grande naturalisation de M. le maréchal-de-camp de [illegible] (P., t. 11, an., p. 457).

DOMAINE D'ÉCOUEN, voy. LÉGION-D'HONNEUR.

DOMAINE DE L'ÉTAT, voy. ÉCHANGE, TEMPLE.

DOMICILE POLITIQUE. — La Chambre *reprend* la proposition de loi demeurée pendant la session 1844 à l'état de rapport, et ayant pour objet de retirer aux électeurs la faculté de se faire inscrire sur les listes électorales d'un arrondissement dans lequel ils n'ont pas leur domicile réel, s'ils n'y paient *cinquante francs* au moins de contributions directes [9 janvier 1845] (P., t. 1, p. 21; M., p. 51). — Discussion [12 mars] (*Questions préjudicielles adressées à M. le Ministre de l'intérieur par M. Dubois de la Loire-Inférieure*, P., t. 3, p. 19; M., p. 586. *Discussion générale*, P., t. 3, p. 17; M., p. 587. *Discussion des articles et amendements*, P., t. 3, p. 38; M., p. 599. Amendement de M. Vivien, tendant à fixer à *vingt-cinq francs* la contribution nécessaire à l'établissement du domicile politique : adoption (P., t. 3, p. 56; M., p. 603. — Voy. plusieurs errata, M., p. 611, seconde colonne, et p. 621) : MM. Barrillon, Berryer, Berville, Ed. Blanc, Boulay de la Meurthe, de Carné, Crémieux, Dubois de la Loire-Inférieure, Duchatel, *Ministre de l'intérieur*, Dupin, Durand de Romorantin, de Gasparin, Hébert, *Rapporteur*, Ledru-Rollin, Leyraud, L. de Malleville, Mauvat-Ballange, Oger, Peltereau-Villeneuve, de la Plesse, de Preigne, de La Rochejaquelein, Vivien. — Scrutin sur l'ensemble du projet : adoption [13 mars] (P., t. 3, p. 56; M., p. 605). — Loi du 25 avril 1845 (B. des L., nº 11948; M., p. 1125.)

DOUANES.

1. — *Régime des Douanes aux Antilles.* — Le projet de loi, demeuré à l'état de rapport, concernant le régime des Douanes dans les Antilles et la perception des droits de navigation dans les ports de ces colonies, est *repris* [9 janvier 1845] (P., t. 1, p. 20; M., p. 50). — Discussion [8 février] (*Discussion générale*, P., t. 1, p. 415; M., p. 286. *Discussion des articles* : Importations, P., t. 1, p. 417; M., p. 287. Produits coloniaux expédiés pour France, P., t. 1, p. 427; M., p. 289. Droits de navigation, *ibid.* L'art. 5 est renvoyé à la Commission, P., t. 1, p. 430; M., 289. Reprise de la discussion sur cet article, P., t. 1, p. 438; M., p. 304. Dispositions réglementaires, P., t. 1, p. 439; M., *ibid.*) : MM. Barbet, Cunin-Gridaine, *Min. du commerce*, Darblay, Estancelin, Gaulthier de Rumilly, *Rapporteur*, Jollivet, Lacrosse, Levavasseur, de Mackau, *Min. de la marine*, de Panat. — Scrutin sur l'ensemble du projet de loi : adoption [11 février] (P., t. 1, p. 445; M., p. 305). — Loi du 29 avril 1845 (B. des L., nº 11960; M., p. 1148).

2. — *Modification des tarifs et dispositions diverses applicables au territoire continental du royaume ou à la Corse. — Premier projet de loi.* — Le projet de loi de Douanes, demeuré pendant la session 1844 à l'état de rapport, est *repris* [9 janvier 1845] (P., t. 1, p. 21 ; M., p. 50). — Amendements proposés par la Commission, suivis de la convention conclue le 6 décembre 1844 avec le Roi de Sardaigne (Voy. le rapport de M. Saglio sur le projet de loi de douanes objet du paragraphe suivant). — Discussion [24 mars] (*Discussion générale* : Traités Belge et Sarde, P., t. 3, p. 130 ; M., p. 688. *Discussion des articles* : Observations de M. le Président sur l'ordre de la discussion, M., p. 702. — SECTION PREMIÈRE, *Tarif*. Art. 1er, Droits à l'importation, § 1er : *Dispositions provisoirement réglées par ordonnances* ; Tarifs du traité Belge, P., t. 3, p. 160 et 218 ; M., p. 703 et 754. Autres dispositions, P., t. 3, p. 182 ; M., p. 796. § 2 : *Dispositions nouvelles*, P., t. 3, p. 190 ; M., p. 720. Adoption du tarif des *fils de phormium*, d'abord ajourné, P., t. 4, p. 3 ; M., p. 801. Tarifs du traité Sarde : Bestiaux, P., t. 3, p. 265 ; M., p. 788 ; Droits de navigation, P., t. 4, p. 2 ; M., p. 801. Dispositions additionnelles *adoptées*, concernant : les ardoises, P., t. 4, p. 4 ; M., p. 801 ; les machines, P., t. 4, p. 4 et 38 ; M., p. 801 et 814 ; les tissus de soie, P., t. 4, p. 5 et 34 ; M., p. 802 et 813. Adoption de l'art. 1er, P., t. 4, p. 39 ; M., p. 814. Art. 2, Droits à l'exportation, P., t. 4, p. 5 ; M., p. 801. — SECTION II, *Régimes spéciaux*. Art. 3, Importations de l'Algérie en France, P., t. 4, p. 6 ; M., p. 801. Art. 4, Exportations de France pour l'Algérie, P., t. 4, p. 7 ; M., p. 802. Amendement de M. Dezeimeris, ayant pour objet de fixer les droits à percevoir sur les bâtiments sardes dans les ports de l'Algérie, P., t. 4, p. 7 ; M., p. 803. Débat soulevé à cette occasion sur la question de savoir si les rapports entre l'Algérie et l'étranger doivent être réglés par la loi ou par des ordonnances, *ibid*. Rejet de l'amendement proposé, P., t. 4, p. 12 ; M., p. 804. Art. 5, Dispositions relatives à l'île de Corse, P., t. 4, p. 13 ; M., p. 804. — SECTION III, *Dispositions réglementaires*. Art. 6, Droit de transit, P., t. 4, p. 16 ; M., p. 804. Art. 7, Plâtre préparé, *ibid*. Art. 8, Restrictions d'entrée, *ibid*. Art. 9, Entrepôts des sels à Gravelines, P., t. 4, p. 17 ; M., p. 806. Art. 10, Adjonction du port d'Abbeville aux ports ouverts pour les réexportations, P., t. 4, p. 18 ; M., *ibid*. Art. 11, Francisation des navires, *ibid*.) — Ont pris part aux débats : MM. Barbet, de Beaumont de la Somme, Berryer, Billaudel, Billault, Boulay du Var, Chégaray, de Combarel de Leyval, Cunin-Gridaine, *Min. du comm.*, Darblay, F. Delessert, Deslongrais, Dezeimeris, Drouyn de Lhuys, Dufaure, Duval de Fraville, Fulchiron, Gauthier de Rumilly, Gréterin, *Comm. du Roi*, Guizot, *Ministre des affaires étrangères*, Kœchlin, Lacrosse, Lanjuinais, Laurence, Lavalette, J. Lefebvre, Leray, Lestiboudois, Levavasseur, Lherbette, de Mackau, *Ministre de la Marine*, Marchant, Maurat-Ballange, Mercier, Oger, Peltereau-Villeneuve, Pérignon, Poulle,

Roger du Nord, Saglio, *Rapporteur*, Schneider d'Autun, Talabot.— Scrutin sur l'ensemble du projet de loi : adoption [2 avril] (P., t. 4, p. 39 ; M., p. 814).— Loi du 9 juin 1845 (B. des L., n° 12024 ; M., p. 1679).

Deuxième projet de loi. — Exposé des motifs et texte d'un autre projet de loi de douanes présenté par M. Cunin-Gridaine, *Ministre de l'agriculture et du commerce* [29 janvier 1845] (P., t. 1, an., p. 49; M., p. 320). — Il est renvoyé à la Commission déjà saisie du premier projet (P., t. 1, p. 199; M., p. 195).— Rapport par M. Saglio [7 mars] (P., t. 2, an., p. 225 ; M., p. 579). — Discussion [2 avril] (*Discussion générale :* De l'influence, relativement à la marine marchande française, du traité de navigation conclu avec l'Angleterre; Droits imposés sur les bestiaux, soit à la frontière, soit à l'entrée des villes; Considérations sur la législation des octrois, P., t. 4, p. 39 ; M., p. 814. — *Discussion des articles.* Art. 1er, Tarif à l'importation, P., t. 4, p. 46; M., p. 828. Incidents : Sursis à accorder pour l'application des droits en matière de douanes, P., t. 4, p. 48; M., *Ibid.* Situation de la pêche du littoral, Traité avec l'Angleterre au sujet des pêcheries, P., t. 4, p. 51; M., p. 829. Traité avec l'iman de Mascate, P., t. 4, p. 55; M., p. 831. — Art. 2 à 7, Primes ou Drawbacks, P., t. 4, p. 72; M., p. 846. Amendement de M. Berryer, relatif aux fers : rejet, P., t. 4, p. 73 et suiv. *Nota.* C'est par erreur que le *Moniteur* en a mentionné l'adoption. — Art. 8 à 10, Dispositions diverses, P., t. 4, p. 90; M., p. 865. — *Dispositions additionnelles.* Houilles entrant par la voie des canaux d'Halluin à Baizieux, *Ibid.* Franchises de Marseille: amendement de M. Leray, P., t. 4, p. 96; M., p. 866; rejet, P., t. 4, p. 101; M., p. 867. Amendement de MM. Clappier et de Larcy, *Ibidem ;* rejet, au scrutin de division, P., t. 4, p. 107; M., p. 869).—Ont pris part aux débats : MM. d'Angeville, Barrillon, de Beaumont de la Somme, Berryer, de Bussières, Chaix d'Est-Ange, Cunin-Gridaine, *Ministre du commerce;* Darblay, F. Delessert, Demesmay, Desmousseaux de Givré, Dezeimeris, Dufaure, Dumon, *Ministre des travaux publics ;* Fulchiron, Gaulthier de Rumilly, Grandin, Gréterin, *Commissaire du Roi ;* Hernoux, Lacave-Laplagne, *Ministre des finances ;* Lacoudrais, Lacrosse, de La Grange, de Larcy, J. de Lasteyrie, Lestiboudois, Levavasseur, Mercier, de Montozon, Reynard, Roul, Saglio, *Rapporteur ;* Talabot, Ternaux (Mortimer), Toussin, de Viart. — Scrutin sur l'ensemble du projet : adoption [7 avril] (P., t. 4, p. 108 ; M., p. 881). — Loi du 11 juin 1845 (B. des L., n° 12026 ; M., p. 1680).

DOYEN D'AGE, voy. BUREAU de la Chambre.

DOZON (M.) [Marne, 3e arr.]. — Dépose une pétition de M. Leconte et d'autres banquiers de Châlons (M. de 1845, p. 752). — Sa proposition de loi répressive du duel, voy. DUEL. — Est entendu dans la

libres dans les colonies (M., p. 1581, 1584); le budget de l'État pour 1846 (Dépenses : *Dispenses de droits de sceau*, M., p. 1637. *Secours à divers établissements ecclésiastiques*, M., p. 1652. *Écoles de musique*, M., p. 1668. *Écoles et conservatoire des arts et métiers*, M., p. 1710. *Élèves chirurgiens militaires*, M., p. 1758. *Emploi des crédits extraordinaires accordés par la loi du 25 juin 1841 pour les bâtiments militaires*, M., p. 1814. *Discussion générale du budget de la marine*, M., p. 1828. *Capitaines de corvette*, M., p. 1848. *Traitement des instituteurs primaires*, M., p. 1914. *Timbre*, M., p. 1932. Recettes : *Timbre des journaux*, M., p. 2021, 2022 ; v. au erratum, p. 2041).

DUBOIS DU HAVRE (M.) [Seine-Inférieure, 5e arr.]. — Dépose des pétitions d'habitants d'Ingouville, qui demandent l'abolition du décime perçu, au profit du Trésor, sur les octrois (M. de 1845, p. 356); des instituteurs primaires d'Ingouville (M., p. 650); de raffineurs du Hâvre, d'Ingouville et de Graville (M., p. 1166). — Ses rapports sur les projets de lois de crédits applicables à l'amélioration des ports maritimes (P., t. 10, an., p. 1; M., p. 1786); et à l'établissement d'un bassin à flot à Saint Nazaire (P., t. 10, an., p. 77; M., p. 1800). — Dépose une pétition des huissiers et des commis-greffiers de justices-de-paix du Hâvre, qui demandent à faire, concurremment avec les notaires, les ventes de récoltes pendantes par racines (M., p. 1846).

DUBOYS-FRESNEY (M.) [Mayenne, 5e arr.]. — Dépose une pétition des greffiers de justices-de-paix de l'arrondissement de Château Gontier (M. de 1845, p. 933).

DUCHATEL (M. le comte) [Charente-Inférieure, 4e arr.]. *Ministre de l'intérieur*. — Prend part à la discussion : de l'Adresse au Roi (*Amendement de M. de Carné*, P., t. 1, p. 106; I. D.; M. de 1845, p. 157); de la proposition de loi concernant les conditions d'admission et d'avancement dans les emplois publics (P., t. 1, p. 373; M., p. 268). — Appuie la prise en considération de la proposition réglementaire relative à l'abolition du vote secret (P., t. 1, p. 433; M., p. 297). — Est entendu : à l'occasion d'une pétition concernant la loi sur la chasse (P., t. 2, p. 117; M., p. 407); dans la discussion du projet de loi d'organisation du conseil d'État (P., t. 2, p. 150, 155, 248; M., p. 430, 472). — Parle sur : la loi relative aux pensions de retraite des fonctionnaires civils (P. t. 2, p. 300, 303; M., p. 497); un incident, introduit par M. O. Barrot, au sujet de l'entrée de M. Lacoudrais au conseil d'amirauté, sans qu'il ait été fait application à ce Député, de la loi du 12 septembre 1830 (P., t. 2, p. 427, 432; M., p. 567, 568); la proposition de M. Muret de Bort, concernant la conversion des rentes cinq pour cent sur l'État (P., t. 3, p. 11; M., 577); la proposition de loi relative à la

translation du domicile politique (P., t. 3, p. 17, 40, 53, 55; M., p. 580, 602, 604); le projet de loi de crédit applicable aux hospices et bureaux de charité (P., t. 3, p. 121, 123, 126; M., p. 670, 671, 672); la proposition relative aux Députés intéressés dans des marchés avec l'Etat (P., t. 4, p. 109; M., p. 882); la proposition de M. Crémieux, ayant pour objet de modifier la loi électorale (P., t. 4, p. 123; M., p. 885); une pétition de M. d'Aubignosc (P., t. 4, p. 167; M., p. 909); la proposition de M. Desmousseaux de Givré, pour la perception, au poids, de l'octroi sur les bestiaux (P., t. 5, p. 166; M., p. 1052); le crédit pour le paiement d'un semestre d'intérêt de l'emprunt grec (P., t. 5, p. 207, 208, 209; M., p. 1069). — Est chargé de l'intérim du Ministère des Affaires étrangères (Ordonnance royale du 27 avril 1845: B. des L., nº 11966; M., p. 1121). — Prend part à la discussion de la loi collective des crédits supplémentaires et extraordinaires pour 1844 et 1845 (*Réclamations à former contre le Maroc* (P., t. 5, p. 280; M., p. 1136. *Télégraphie électrique*, (P., t. 5, p. 283; M., p. 1136. *Affaires de Portendick et d'Albréda*, P., t. 5, p. 299, 300, 301, 315; M., p. 1139, 1151, 1153, 1155); du crédit applicable à la fabrication du matériel nécessaire à l'armement de Paris (*Réponse au discours prononcé par M. de Lamartine*, P., t. 6, p. 106; h. D.; M., p. 1224. *Amendement de M. Bethmont*, P., t. 6, p. 148; M., p. 1252); du crédit applicable à la restauration de plusieurs monuments historiques (P., t. 6, p. 165, 166; M. p. 1261); de la pétition du sieur Maillet, qui se plaint de vexations qu'il aurait éprouvées en Belgique (P., t. 6, p. 200, 201, 204; M., p. 1271); de la loi de crédits extraordinaires applicables à divers services de la guerre et notamment à l'Algérie (*Discussion générale*; *Refus de ratification du traité de délimitation conclu avec le Maroc*, P., t. 9, p. 81, 38; M., p. 1488, 1490). — M. le Ministre des affaires étrangères reprend la signature de son département; voy. Guizot (M.). — Est entendu sur le budget de l'Etat pour 1846 (Dépenses: *Presses lithographiques établies pour le service du Ministère de l'intérieur*, P., t. 10, p. 197; M., p. 1665. *Concentration des archives spéciales dans le dépôt général des Archives du Royaume*, P., t. 10, p. 198; M., p. 1665. *Lignes télégraphiques*, P., t. 10, p. 199, 200; M., p. 1666. *Gardes nationales dissoutes, interpellations au sujet de la suspension des revues de la garde nationale de Paris*, P., t. 10, p. 202, 203; M., p. 1666. *Frais de transport d'armes, etc., pour le service des gardes nationales*, P., t. 10, p. 204; M., p. 1667. *Écoles des Beaux-Arts*, P., t. 10, p. 205, 206; M., p. 1667, 1668. *Ouvrages d'art et décoration d'édifices publics*, P., t. 10, p. 209, 211, 212; M., p. 1668, 1669. *Théâtres*, P. t. 10, p. 216; M., p. 1669. *Secours aux établissements de bienfaisance*, P., t. 10, p. 219; M., p. 1671. *Affaire du journal allemand le Vorwärts*, P., t. 10, p. 223; M., p. 1671. *Étrangers réfugiés*, ibid. *Organisation des conseils de préfecture*, P., t. 10,

— Parle sur un incident introduit par M. O. Barrot, au sujet de l'entrée de M. Lacoudrais au conseil d'amirauté, sans qu'il ait été fait application à ce Député de la loi du 12 septembre 1830 (M., p. 569); dans la discussion : des lois de douanes (Premier projet de loi : *Incident relatif au règlement du régime des douanes en Algérie*, M., p. 803. *Crêpes de Chiné*, M., p. 814. Deuxième projet de loi : *Laines*, M., p. 845. *Droits de tonnage de Marseille*, M., p. 867); de la loi collective des crédits supplémentaires et extraordinaires pour 1844 et 1845 (*Comptoir d'Albréda*, M., p. 1155); du projet de loi de concession du chemin de fer du Nord et de ses embranchements (M., p. 1298, 1299, 1300, 1303, 1305, 1306, 1307, 1320, 1383, 1384). — Son rapport sur le projet de loi de concession des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à Avignon, ainsi que de leurs embranchements (P., t. 8, an., p. 293; M., Supplément A au numéro du 25 mai 1845). — Est entendu dans la discussion de ce projet de loi (P., t. 10, p. 47 à 137; M., p. 1592 à 1620, *passim*). — Dépose une pétition de Français qui se plaignent du Gouvernement de Buénos-Ayres (M., p. 1505). — Prend part à la discussion du projet de loi concernant le régime des esclaves dans les colonies (M., p. 1570). — Son rapport sur le projet de loi relatif à l'établissement d'un comptoir de la Banque de France à Alger (P., t. 11, an., p. 195; M., p. 1839). — Est entendu dans la discussion de ce projet de loi (P., t. 13, p. 235, 240; M., p. 2008).

DUFOURNEL (M.) [Haute-Saône, 4ᵉ arr.]. — Son écrit intitulé *des Concessions de chemins de fer* (I. D.).

DUGABÉ (M.) [Ariège, 2ᵉ arr.]. — Obtient un congé (P., t. 4, p. 153; M. de 1845, p. 913). — Parle sur la pétition du sieur Maillet, qui se plaint de vexations qu'il aurait éprouvées en Belgique (M., p. 1271). — Ses rapports sur des pétitions (M., p. 2068). — Est entendu sur la pétition du sieur Moreau, qui demande la révision des dispositions de la loi sur l'état des officiers, concernant les conseils d'enquête (M., p. 2066).

DULIMBERT (M. le général baron) [Charente, 4ᵉ arr.]. — Obtient un congé (P., t. 2, p. 244; M. de 1845, p. 472).

DUMON (M.) [Lot-et-Garonne, 1ᵉʳ arr.]. *Ministre des travaux publics.* — Prend part à la discussion : de l'Adresse au Roi (P., t. 1, p. 176; M. de 1845, p. 183); du règlement des comptes de 1842, comme chargé, *par interim*, du portefeuille de l'instruction pub. (*Souscriptions à la Revue des Deux-Mondes et à la Revue de Paris*, P., t. 1, p. 255; M., p. 205. *Droit annuel payé par les maîtres de pension*, *Ibid.*); du projet de loi relatif à la police des chemins de fer (P., t. 1, p. 272 à 324; M., p. 217 à 244, *passim*); du crédit applicable à l'achèvement de plusieurs édifices publics (*Archives du royaume*, P., t. 1, p. 331, 335, 340, 341; M., p. 245, 246, 247. *Ecole d'Alfort*, P., t. 1, p. 341; M. p. 247). — Est entendu : à l'occasion de

la pétition du sieur Barbe, relative aux plans d'alignement des ville, (P., t. 1, p. 435; M., p. 298); dans la discussion de la proposition de loi sur les irrigations (P., t. 1, p. 479, 485; M., p. 327, 329); sur des pétitions contre le projet de chemin de fer d'Aisy à Dijon par l'Oze (P., t. 2, p. 25, 36, 39, 41; M., p. 361, 362, 363). — Prend part à la discussion des projets de lois concernant : le rachat des actions de jouissance des canaux (P., t. 1, p. 494 et suiv., et t. 2, p. 59 à 66, *passim*; M., p. 336, 338, 339, 373, 377); l'organisation du conseil d'État (P., t. 2, p. 207, 215; M., p. 432, 463, 464); les Douanes (*Houilles entrant par les canaux d'Halluin à Baizieux*, P., t. 4, p. 92; M., p. 865); le crédit applicable aux routes royales (*Route de Grenoble à Briançon*, P., t. 4, p. 145; M., p. 898. *Rectification des routes parallèles aux chemins de fer*, P., t. 4, p. 147; M., p. 899); la concession du chemin de fer du Nord et de ses embranchements (P., t. 6, p. 228 et suiv., t. 7, p. 2 à 76, et t. 8, p. 2 à 43; M., p. 1297 à 1395, *passim*); le crédit applicable à la construction d'un hôtel des affaires étrangères (P., t. 9, p. 8; M., p. 1475); la concession des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à Avignon (P., t. 10, p. 44 à 119; M., p. 1592 à 1621, *passim*); le budget de 1846 (Dépenses : *Discussion générale du budget de son département*, P., t. 12, p. 90; M., p. 1816. *Allocation d'indemnités dites gracieuses à des entrepreneurs de travaux publics*, M., p. 1816. *Administration centrale des travaux publics*, P., t. 12, p. 97; M., p. 1817. *Ponts emportés par les crues de la Durance*, P., t. 12, p. 101; M., p. 1818. *Projet de barrage à Bergerac*, P., t. 12, p. 103; M., p. 1818. *Exécution de la loi du 5 août 1844 relative aux expériences de chemins de fer atmosphériques*, P., t. 12, p. 105, 119; M., p. 1819, 1826. *Ecluse du barrage d'Andrezy*, P., t. 13, p. 52; M., p. 1950. *Canal de la Marne au Rhin, et canal latéral à la Garonne*, P., t. 13, p. 55, 56; M., p. 1950. *Canaux de l'Aisne à la Marne et de Troyes à Marcilly*, P., t. 13, p. 57; M., p. 1950. *Etudes du chemin de fer de Paris à Brest*, Ibid. *Observations sur les crédits ouverts au titre de 1846 pour les chemins de fer du Nord et de Lyon*, P., t. 13, p. 58; M., p. 1950. *Nomenclature des services votés* [Article 6 du budget], P., t. 13, p. 81; M., p. 1953). — Parle dans la discussion : du projet de loi de crédit applicable à la restauration de l'hôtel de la présidence de la Chambre des Députés (P., t. 13, p. 126; M., p. 1963); du projet de loi concernant la mise en adjudication des chemins de fer de Tours à Nantes et de Paris à Strasbourg, ainsi que des embranchements de ce dernier (*Chemin de Tours à Nantes*, P., t. 13, p. 159, 160, 168, 172; M., p. 1981. 1983, 1984. *Chemin de Strasbourg* : Embranchement vers Saarbruck, P., t. 13, p. 177; M., p. 1986. Prolongement vers la Belgique de l'embranchement sur Reims, P., t. 13, p. 184; M., p. 1988. Embranchement sur Lauterbourg, P., t. 13, p. 186; M., p. 1988. Cahier des charges, P., t. 13, p. 197, 205, 209; M., p. 1998, 1999, 2003. *Article additionnel proposé par M. de la*

Rochejaquelein, P., t. 13, p. 212; M., p. 2004); du projet de loi concernant la concession des embranchements de Dieppe et de Fécamp sur le chemin de fer de Rouen au Hâvre, et de l'embranchement d'Aix sur le chemin de Marseille à Avignon (*Etude d'un embranchement sur Granville*, P., t. 13, p. 216; M., p. 2005. *Embranchement sur Dieppe*, P., t. 13, p. 217, 218; M., p. 2005. *Embranchement d'Aix*, M., p. 2006).

DUNKERQUE. — Achèvement des travaux de fortification de cette place, voy. CRÉDITS, § XIX. — Travaux d'amélioration de son port, voy. CRÉDITS, § XXI.

DUPIN (M.) [Nièvre, 3e arr.]. — Est entendu sur : l'Adresse au Roi (*Discussion générale*, M. de 1845, p. 145); la proposition de M. de Rémusat, ayant pour objet de retirer aux Députés la faculté d'accepter des fonctions publiques ou de recevoir de l'avancement (M., p. 567); la proposition de loi concernant la translation du domicile politique (M., p. 591); la proposition réglementaire relative au vote secret (*Incident concernant l'adresse au Roi dite des Deux cent vingt-et-un*, M., p. 644. *Son amendement ayant pour objet de réduire à vingt le nombre de Députés nécessaire pour demander le scrutin secret*, M., p. 653). — Obtient un congé (P., t. 3, p. 202 ; M., p. 735). — Est entendu : dans la discussion de la proposition de M. Muret de Bort pour la conversion des rentes cinq pour cent (M., p. 1081); sur la proposition de loi présentée par MM. Dozon et Taillandier pour la répression du duel (M., p. 1116); sur un incident se rattachant à la discussion de cette proposition (M., p. 1127). — Prend la parole : à l'occasion des interpellations adressées aux Ministres, par M. Thiers, sur l'exécution des lois concernant les congrégations religieuses (M., p. 1170 et 1187 à l'erratum); sur le projet de loi de crédit applicable à la construction d'un hôtel des affaires étrangères, d'un bâtiment destiné à l'administration du timbre, et d'archives pour la Cour des comptes (*Hôtel des affaires étrangères*, M., p. 1475. *Incident relatif à l'exécution des lois qui prescrivent la réunion, dans un dépôt central, des titres et archives des administrations publiques*, M., p. 1476); sur la loi concernant le régime des esclaves dans les colonies (M., p. 1566). — Ses observations au sujet des interpellations fréquemment adressées au Gouvernement pendant la discussion de cette loi (M., p. 1567). — Parle sur : le projet de loi de concession des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à Avignon (M., p. 1609); le budget de 1846 (Dépenses : *Changements apportés dans l'habillement de l'armée, remplacement du coq Gaulois par un autre emblême*, M., p. 1774. *Explications sur le fait, avancé à la tribune de la Chambre, que des esclaves appartenant à des Arabes auraient comparu comme esclaves devant la Cour d'assises de Draguignan*, M., p. 1797. *Légalité de l'Université*, M., p. 1898. *Salles d'asile*, M., p. 1917.

Recettes : *Permis de chasse délivrés à MM. les Pairs*, M., p. 2021). — Est entendu dans la discussion : du budget particulier de la Chambre des Députés (*Gens de service employés extraordinairement*, M., p. 1920); du crédit applicable à l'augmentation de la station navale entretenue sur la côte occidentale d'Afrique pour la répression de la traite (M., p. 1956); du projet de loi pour la restauration de la cathédrale de Paris (M., p. 1977).

DUPIN (M. Philippe) [Yonne, 2e arr.]. — Est entendu dans la discussion de la proposition de loi sur les irrigations (M. de 1845, p. 329); sur des pétitions contre le projet de chemin de fer d'Aisy à Dijon par l'Oze (M., p. 363); sur le projet de loi de concession des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à Avignon (M., p. 1607).

DUPONT (M.) [Eure, 1er arr.]. — Dépose une pétition de propriétaires des arrondissements de Bernay et de Pont-l'Evêque, à l'effet d'obtenir une loi qui maintienne la concurrence entre les notaires, huissiers, greffiers et commissaires-priseurs pour la vente des récoltes pendantes par racines (M. de 1845, p. 565).

DUPRAT (M.) [Tarn-et-Garonne, 4e arr.]. — Est entendu dans la discussion de la loi sur les pensions de retraite des fonctionnaires civils (M. de 1845, p. 490, 497, 513, 514); de la proposition de loi concernant l'établissement des trottoirs dans les villes (M., p. 1105, 1106); du projet de loi de crédit applicable à l'introduction de travailleurs libres dans les colonies (M., p. 1582, 1584). — Son rapport sur le projet de loi relatif au chemin de fer de Bordeaux à Cette avec embranchement sur Castres (P., t. 13, an., p. 371).

DURAND DE ROMORANTIN (M.) [Loir-et-Cher, 2e arr.]. — Prend part à la discussion : du projet de loi relatif à la police des chemins de fer (M. de 1845, p. 227, 230, 231); de la proposition de loi sur les irrigations (M., p. 325, 327, 328, 329, 330); de la proposition de loi concernant la translation du domicile politique (M., p. 604). — Est entendu sur : la pétition du sieur André, arquebusier à Paris, qui réclame une indemnité pour les pertes éprouvées par lui lors des émeutes de 1832 et de 1834 (M., p. 910); la pétition du sieur Durand, qui se plaint que des curés tiennent des écoles; et, à l'occasion de cette pétition, examine si la Chambre doit écarter par une fin de non-recevoir les pétitions de serviteurs de l'Etat, qui sollicitent près d'elle le redressement de griefs avant d'avoir recouru à leurs supérieurs hiérarchiques (M., p. 961); le projet de loi concernant les caisses d'épargnes (M., p. 993); la pétition du sieur Maillet, se plaignant de vexations qu'il aurait éprouvées en Belgique (M., p. 1272); le projet de loi de concession du chemin de fer du Nord et de ses embranchements (M., p. 1297); le projet de loi pour la suppression des droits et des vacations attribués aux juges-de-paix (M., p. 1396, 1398, 1400, 1414, 1437); le budget de

E

projet de loi, présenté par M. Lacave-Laplagne, Min. des finances, à l'effet d'approuver l'échange de trois parcelles de terrain domanial, sises à Grenoble, contre trois autres parcelles appartenant aux héritiers *Gonnet* [9 juin 1845] (P., t. 10, an., p. 199; M., p. 1632).— Commission (F. n° 136; M., p. 1737). — Rapport, par M. Genty de Bussy [18 juin] (P., t. 12, an., p. 111; M., p. 1887).

ÉLECTIONS.

2. — *Proposition ayant pour objet d'assurer la liberté des votes par la répression des manœuvres tendant à les influencer.*—Demeurée à l'état de rapport, elle est reprise [9 janvier 1845] (P., t. 1, p. 21; M., p. 50).

3. — *Proposition tendant à modifier la loi électorale du 19 avril*

1831. — Texte de la proposition de M. Crémieux, ayant pour objet d'accorder le droit de concourir à l'élection des Députés, à tous les citoyens compris dans l'une ou l'autre partie de la liste du jury et aux magistrats de l'ordre judiciaire [15 mars 1845] (P., t. 3, p. 63; M., p. 616). — Développements [7 avril] (P., t. 4, p. 112; M., p. 883). — Discussion sur la prise en considération (P., t. 4, p. 123; M., p. 885) : MM. G. de Beaumont, Bouillaud, Duchâtel, *Min. de l'intérieur*, Rivet, de la Rochejaquelein.—Après une épreuve par assis et levé, déclarée douteuse, on procède au vote sur la prise en considération par le scrutin de division : rejet [7 avril] (P., t. 4, p. 133, M., p. 886).

4. — *Élections à la Chambre par suite de vacances.* — Lors de la clôture de la session 1844 [5 août 1844], il existait dans la Chambre 3 vacances (voy. la Table de la session 1844 au mot Élections), qui ont été remplies postérieurement par la nomination de MM. de Castellane, Chaudordy et Ternaux-Compans.

Le tableau suivant indique les vacances survenues par suite d'annulation d'une élection, de décès, de démissions, de promotion à la Pairie ou à des fonctions publiques rétribuées, depuis le 6 août 1844 jusqu'à la clôture de la session 1845 : leur nombre s'est élevé à 21. Les collèges convoqués pour y pourvoir, ont nommé pendant le cours de la session à 16 d'entre elles seulement ; au 21 juillet 1845, jour auquel la Chambre s'est séparée, il existait donc dans son sein 5 vacances.

DÉPUTÉS PRIMITIVEMENT ÉLUS.	DÉPUTÉS NOMMÉS EN REMPLACEMENT.
ANNULATION.	
M.	
H. de Castellane (élection d'août 1844).....................	*Réélu* en Février 1845.
DÉCÈS.	
MM.	MM.
Magnier de Maisonneuve.......	De Hell.
Houzeau-Muiron.............	Chaix d'Est-Ange.
Hallez......................	Hallez-Claparède.
Auguis.....................	Demarçay.
Duc de Marmier.............	De Marmier fils.

DÉPUTÉS PRIMITIVEMENT ÉLUS.	DÉPUTÉS NOMMÉS EN REMPLACEMENT.
DÉMISSIONS.	
MM.	MM.
De Monseignat..................	Michel Chevalier.
Deleullion de Thorigny.........	Devienne.
Schutzenberger..................	Les colléges convoqués par suite de la Démission de ces Députés ne se sont réunis qu'après la clôture de la session 1845. Le résultat de leurs opérations sera indiqué dans la TABLE de la session 1846.
Tourangin.......................	
Gauthier d'Hauteserve..........	
PROMOTION A LA DIGNITÉ DE PAIR DE FRANCE.	
Le comte Jaubert.............	Bonnaire.
PROMOTIONS A DES FONCTIONS PUBLIQUES RÉTRIBUÉES.	
Pagès, *premier Président à la cour royale de Riom*.........	*Réélu.*
Lavielle, *conseiller à la cour de cassation*..................	*Id.*
Hernoux, *contre-amiral*........	*Id.*
Peyre, *conseiller-référendaire à la cour des comptes*.........	*Id.*
Laurence, *directeur général de l'adm. des contrib. directes*...	*Id.*
Paixhans, *lieutenant général*....	*Id.*
De Salvandy, *Ministre de l'instruction publique*............	*Id.*
Cayx, *inspecteur général des études*.......................	*Id.*
De Chabaud-Latour, *colonel*....	Le collège électoral ne s'étant réuni qu'après la clôture de la session 1845, le résultat de ses opérations sera indiqué dans la TABLE de la session 1846.

Pour les questions de jurisprudence parlementaire en matière électorale, voy. PRÉCÉDENTS, au § *Élections*.

Voy. aussi VÉRIFICATION DES POUVOIRS.

5. — Incident sur la question de savoir si M. Lacoudrais doit être soumis à la réélection par suite de son entrée au conseil d'amirauté, voy. RÉÉLECTIONS, n° 2.

EMPLOIS dans les services publics. — La proposition de loi demeurée à l'état de rapport, ayant pour objet de faire régler par des ordonnances royales les conditions d'admission et d'avancement dans les services publics, est *reprise* [9 janvier 1845] (P., t. 1, p. 21 ; M., p. 50). *Nota.* Le rapport fait sur cette proposition, par M. Dufaure, le 12 juillet 1844, n'a pas *été* inséré à sa date au *Moniteur* ; il se trouve au numéro du 30 janvier 1845, p. 195. — Discussion [6 février] (*Discussion générale*, P., t. 1, p. 362 ; M., p. 265. *Discussion des articles*, P., t. 1, p. 365 ; M., p. 266) : MM. Boudousquié, Corne, Duchâtel, *Ministre de l'intérieur*, Dufaure, *Rapporteur*, de Gasparin, Gillon, Glais-Bizoin, Lacrosse, de Lafarelle, Luneau, Maurat-Ballange, de Mornay, Pascalis, de Tracy. — Scrutin sur l'ensemble de la proposition : rejet [même séance] (P., t. 1, p. 383 ; M., p. 270).

EMPRUNT grec, voy. CRÉDITS, § XVI.

EMPRUNTS d'intérêt local.

Commission chargée de l'examen des projets de lois (F. n° 44 ; M. de 1845, p. 423).

LOIS.*

* AIX (ville d') [Subvention à la Compagnie qui exécutera l'embranchement d'Aix au chemin de fer d'Avignon à Marseille]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 12, an., p. 7 ; M. de 1845, p. 1887). — Rapport, par M. Marquis (P., t. 13, an., p. 37). — Adoption (P., t. 13, p. 189, M., p. 1997). — Loi du 19 juillet 1845 (B. des L., n° 12118 ; M., p. 2216).

ALLIER.

* 1. — [Chemins vicinaux de grande communication *actuellement classés*.] — Exposé des motifs et dispositif du projet de loi (P., t. 5, an., p. 7 ; M. de 1845, p. 982). — Rapport, par M. Marquis (P., t. 5, an., p. 541 ; M., p. 1140). — Adoption (P., t. 6, p. 172 ; M, p. 1270). — Loi du 15 juillet 1845 (B. des L., n° 12098 ; M., p. 2191).

* 2. — [Construction d'un asyle d'aliénés à Moulins.] — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 5, an., p. 345 ; M. de 1845,

* L'astérisque indique les lois qui ont pour objet d'autoriser, à la fois, un emprunt et une imposition extraordinaire.

p. 1160) — Rapport, par M. Marquis (P., t. 6, an., p. 284). — Adoption (P., t. 6, p. 176; M., p. 1270). — Loi du 15 juillet 1845 (B. des L., n° 12098; M., p. 2191).

Angoulême (ville d') [Achèvement des bâtiments et achat du mobilier du collège royal]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 5, an., p. 357; M. de 1845, p. 1161). — Rapport par M. Proa (P., t. 6, an., p. 294; M., p. 1225). — Adoption (P., t. 6, p. 178; M., p. 1270). — Loi du 18 juillet 1845 (B. des L., n° 12099; M., p. 2191).

* Ardennes [Routes départementales]. — Exposé des motifs et dispositif du projet de loi ayant pour objet de modifier la loi du 23 mai 1841, et d'autoriser un emprunt (P., t. 5, an., p. 11; M. de 1845, p. 982). — Rapport par M. de Ladoucette (P., t. 5, an., p. 257; M., p. 1085). — Adoption (P., t. 5, p. 215; M., p. 1111). — Loi du 24 juin 1845 (B. des L., n° 12054; M., p. 1975).

Avignon (ville d') [Reconstruction de l'Hôtel-de-Ville]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 12, an., p. 165). — Rapport par M. de Loynes (P., t. 13, an., p. 17; M. de 1845, p. 1969). — Adoption (P., t. 13, p. 140; M., p. 1977). — Loi du 19 juillet 1845 (B. des L., n° 12118; M., p. 2216).

* Belleville (ville de) [Achat et appropriation de bâtiments à l'usage de la mairie]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 5, an., p. 360; M. de 1845, p. 1161). — Rapport, par M. Salgues (P., t. 8, an., p. 94). — Adoption (P., t. 9, p. 139; M., p. 1564). — Loi du 15 juillet 1845 (B. des L., n° 12099; M., p. 2191).

Brest (ville de) [Construction du collège Joinville]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 12; an., p. 10; M. de 1845, p. 1887). — Rapport par M. Goury (P., t. 12, an., p. 312). — Adoption (P., t. 13, p. 116; M., p. 1962). — Loi du 19 juillet 1845 (B. des L., n° 12118; M., p. 2216).

Côte-d'Or [Affectation aux travaux des routes départementales, d'une somme restée sans emploi sur l'emprunt autorisé par la loi du 29 avril 1842]. — Exposé des motifs et teneur du projet de loi (P., t. 2, an., p. 169; M. de 1845, p. 475). — Rapport, par M. Manuel (P., t. 3, an., p. 380; M., p. 709). — Adoption (P., t. 3, p. 234; M., p. 766). — Loi du 24 juin 1845 (B. des L., n° 12050; M., p. 1959).

Croix-Rousse (ville de la) [Paiement de dettes exigibles]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 2, an., p. 187; M. de 1845, p. 476). — Rapport, par M. Giraud (P., t. 3, an., p. 384; M., p. 709 et 758 à l'errata). — Adoption (P., t. 3, p. 233; M., p. 766). — Loi du 19 mai 1845 (B. des L., n° 12014; M., p. 1627).

* Gironde [Chemins vicinaux de grande communication]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 4, an., p. 289; M. de

1845, p. 886). — Rapport, par M. de Loynes (P., t. 5, an., p. 43; M., p. 1008). — Adoption (P., t. 5, p. 104; M., p. 1048). — Loi du 24 juin 1845 (B. des L., n° 12050, M., p. 1959).

Lille (ville de) [Établissement, dans l'intérieur de ses murs, d'une station du chemin de fer du Nord; Construction et ameublement d'un nouveau collège royal]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 5, an., p. 366; M. de 1845, p. 1161). — Rapports, par M. de Ladoucette (*Premier rapport*, P., t. 6, an., p. 429; M., p. 1310; *Second rapport*, P., t. 12, an., p. 215; M., p. 1860). — Adoption (P., t. 12, p. 161; M., p. 1845). — Loi du 19 juillet 1845 (B. des L., n° 12118; M., p. 2215).

Limoges (ville de) [Agrandissement du collège, Accroissement du casernement, Amélioration de diverses rues]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 6, an., p. 455; M. de 1845, p. 1340). — Rapport, par M. Giraud (P., t. 8, an., p. 76; M., p. 1441). — Adoption (P., t. 8, p. 87; M., p. 1433). — Loi du 15 juillet 1845 (B. des L., n° 12099; M., p. 2191).

* Maine-et-Loire [Prolongement de la route départementale n° 15]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 2, an., p. 180; M. de 1845, p. 476). — Rapport, par M. Goury (P., t. 5, an., p. 39; M., p. 1008). — Adoption (P., t. 5, p. 103; M., p. 1048). — Loi du 24 juin 1845 (B. des L., n° 12050; M., p. 1959).

Mans (ville du) [Contingent dans les frais d'extension de son casernement]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 8, an., p. 621; M. de 1845, p. 1481). — Rapport, par M. Salgues (P., t. 12, an., p. 76; M., p. 1924). — Adoption (P., t. 12, p. 164; M., p. 1845). — Loi du 19 juillet 1845 (B. des L., n° 12118; M., p. 2216).

* Melun (ville de) [Construction d'une nouvelle mairie]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 12, an., p. 13; M. de 1845, p. 1887). — Rapport, par M. Salgues (P., t. 12, an., p. 252; M., p. 1939). — Adoption (P., t. 13, p. 108; M., p. 1961). — Loi du 19 juillet 1845 (B. des L., n° 12118; M., p. 2216).

Orléans (ville d') [Subvention pour la construction d'un nouvel Hôtel-Dieu, Réparations à l'Hôtel-de-Ville, Agrandissement du collège royal, Établissement d'un nouveau cimetière]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 6, an., p. 458; M. de 1845, p. 1340). — Rapport, par M. Manuel (P., t. 8, an., p. 30; M., p. 1421). — Adoption (P., t. 8, p. 84; M., p. 1433). — Loi du 15 juillet 1845 (B. des L., n° 12099; M., p. 2191).

Orne [Achèvement des routes départementales actuellement classées]. — Exposé des motifs et dispositif du projet de loi (P., t. 5, an., p. 20; M. de 1845, p. 982). — Rapport, par M. Marquis (P., t. 5, an., p. 240; M., p. 1086). — Adoption (P., t. 5, p. 213; M., p.

1111). — Loi du 24 juin 1845 (B. des L., n° 12054; M., p. 1975).

Puy-de-Dôme [Agrandissement de l'établissement thermal du Mont-Dore]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 11, an., p. 21). — Rapport, par M. de Loynes (P., t. 12, an., p. 89; M. de 1845, p. 1860). — Adoption (P., t. 12, p. 161; M., p. 1845). — Loi du 19 juillet 1845 (B. des L., n° 12117; M., p. 2215).

Roubaix (ville de) [Construction d'un hôtel-de-ville]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 2, an., p. 183; M. de 1845, p. 476). — Rapport, par M. Marquis (P., t. 3, an., p. 393; M., p. 709). — Adoption (P., t. 3, p. 235; M., p. 766). — Loi du 19 mai 1845 (B. des L., n° 12014; M., p. 1627).

* Saint-Lô (ville de) [Construction d'un collège, d'un hôtel-de-ville et d'un marché, Agrandissement de la petite halle, Amélioration des abords de l'église Notre-Dame, Réparation d'une flèche à l'église, Subvention pour l'École Normale, etc.]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 6, an., p. 461; M. de 1845, p. 1340). — Rapport, par M. Havin (P., t. 9, an., p. 8; M., p. 1698). — Adoption (P., t. 9, p. 141; M., p. 1564). — Loi du 15 juillet 1845 (B. des L., n° 12099; M., p. 2191).

* Saint-Omer (ville de) [Ressources destinées à couvrir des excédants de dépense de ses budgets pour 1844 et 1845]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 5, an., p. 363; M. de 1845, p. 1161). — Rapport, par M. de Loynes (P., t. 6, an., p. 273; M., p. 1242). — Adoption (P., t. 6, p. 175; M., p. 1270). — Loi du 15 juillet 1845 (B. des L., n° 12099; M., p. 2191).

Saumur (Ville de) [Portion à sa charge des frais de construction du quai Saint-Nicolas]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 2, an., p. 177; M. de 1845, p. 476). — Rapport, par M. Goury (P., t. 5, an., p. 181; M., p. 1041). — Adoption (P., t. 5, p. 213; M., p. 1111). — Loi du 24 juin 1845 (B. des L., n° 12050; M., p. 1959).

* Seine-et-Oise [Réparation et amélioration des routes départ. classées antérieurement à l'ordonnance du 24 août 1844]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 2, an., p. 190; M. de 1845, p. 476). — Rapport, par M. de Loynes (P., t. 3, an., p. 370; M., p. 708). — Adoption (P., t. 3, p. 233; M., p. 766). — Loi du 24 juin 1845 (B. des L., n° 12050; M., p. 1959).

Tourcoing (Ville de) [Construction d'une nouvelle église pour la paroisse Saint-Jacques]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 12, an., p. 115). — Rapport, par M. Salgues (P., t. 12, an., p. 237; M. de 1845, p. 1939). — Adoption (P., t. 13, p. 108; M., p. 1961). — Loi du 19 juillet 1845 (B. des L., n° 12118; M., p. 2216).

ratum); le projet de loi de concession du chemin de fer du Nord et de ses embranchements (M., p. 1299, 1308); le Budget de 1846 (*Elévation de huit collèges royaux à une classe supérieure*, M., p. 1878, 1895).

ESPÉRONNIER (M.) [Aude, 5e arr.]. — Dépose : une pétition d'habitants de l'arrondissement de Narbonne, qui demandent la diminution des impôts établis sur les produits vinicoles (M. de 1845, p. 122); une pétition des membres de la chambre de commerce de Montpellier, concernant le droit à percevoir sur les alcools dénaturés (M., p. 131). — Est entendu dans la discussion du budget de 1846 (*Taxe perçue en Algérie sous le nom d'octroi de mer*, M., p. 2037).

ESPIGAT DE SIEURAC (M.) [Tarn, 5e arr.]. — Dépose : une pétition d'habitants de Mirandole, qui demandent la liberté d'enseignement (M. de 1845, p. 418); une pétition de M. Garigues, curé, tendant à appeler l'attention de la Chambre sur la position des prêtres âgés et infirmes (M., p. 827).

ESPINASSE (M. DE L') [Haute-Garonne, 3e arr.]. — Sa proposition de loi concernant le remboursement des retenues exercées de 1814 à 1820, sur le traitement des membres de la Légion-d'Honneur, voy. LÉGION-D'HONNEUR. — Appuie une pétition du sieur Fortuna (M. de 1845, p. 360). — Dépose une pétition de propriétaires riverains du canal latéral à la Garonne (M., p. 578). — Appuie une pétition de greffiers de tribunaux militaires, qui sollicitent l'augmentation de leurs émoluments (M., p. 909). — Est entendu sur le projet de loi concernant : l'emploi de l'excédant des recettes de l'ordre de la Légion-d'Honneur (M., p. 949); la suppression des droits et des vacations attribués aux juges de paix (M., p. 1400, 1412). — Dépose une pétition d'habitants d'Aurillac, qui demandent la liberté d'enseignement (M., p. 1452). — Parle sur : la proposition de M. de Saint-Priest, ayant pour objet d'augmenter l'effectif de la gendarmerie (M., p. 1453); le budget de l'Etat pour 1846 (*Subventions aux théâtres*, M., p. 1669. *Incident sur le différend entre la préfecture de la Haute-Garonne et la municipalité de Toulouse*, M., p. 1694. *Abonnements des préfectures*, M., p. 1695. *Allocations aux greffiers des tribunaux militaires*, M., p. 1755. *Ecole de Saumur*, M., p. 1756. *Secours aux officiers en réforme*, M., p. 1777. *Enseignement du collège de France*, M., p. 1917, 1918. *Observations sur le crédit demandé par amendement, pour les travaux du canal latéral à la Garonne*, M., p. 1950. *Promotions dans la Légion-d'Honneur*, M., p. 1951).

ESPRITS DÉNATURÉS, voy. BOISSONS.

ESTANCELIN (M.) [Somme, 3e arr.]. — Est entendu dans la discussion : de la loi sur le régime des douanes dans les Antilles (M. de

F

G

p. 814). — Parle : sur le projet de loi concernant les caisses d'épargne (M., p. 992, 993, 1022) ; au sujet d'un incident relatif à la retraite de M. Laffitte du Ministère, en 1831 (M., p. 1225); sur la pétition du sieur Maillet, qui se plaint de vexations éprouvées par lui en Belgique (M., p. 1272) ; sur le projet de loi de concession du chemin de fer du Nord et de ses embranchements (M., p. 1294, 1306, 1331, 1336). — Introduit un incident au sujet de l'offre faite par une Compagnie de prêter à l'État 700 millions, pour l'achèvement des principales lignes de chemins de fer (M., p. 1357, 1359). — Parle sur le projet de loi de concession des chemins de fer de Paris à Lyon, et de Lyon à Avignon (M., p. 1614); le Budget de 1846 (*Port d'Alger*, M., p. 1810).

GARNON (M.) [Seine, 13e arr.]. — Est entendu : à l'occasion d'une pétition qui demande la réunion de toutes les dispositions de lois relatives aux contributions indirectes (M. de 1845, p. 579) ; sur la loi de concession du chemin de fer de Paris à Lyon et de Lyon à Avignon (M., p. 1608); dans la discussion du Budget de 1846 (*Situation du Conseil municipal de Sceaux*, M., p. 1694).

GASPARIN (M. le comte AGÉNOR DE) [Corse, 2e arr.]. — Prend part à la discussion : de l'Adresse au Roi (*Discussion générale*, M. de 1845, p. 126. *Amendement de M. de Carné, au premier paragraphe*, M., p. 154); de la proposition de loi concernant les conditions d'admission et d'avancement dans les emplois publics (M., p. 266, 268, 269). — Dépose une pétition des habitants de Neuville, qui demandent l'abolition de l'esclavage (M., p. 314). — Parle sur la proposition de loi concernant les irrigations (M., p. 327). — Dépose une pétition d'habitants de Bolbec, qui réclament la liberté d'enseignement (M., p. 381). — Est entendu dans la discussion : du projet de loi d'organisation du Conseil d'État (M., p. 439, 440, 444, 455, 456); de la loi sur les pensions de retraite des fonctionnaires civils (M., p. 496, 551, 552); de la proposition de loi concernant la translation du domicile politique (M., p. 591); de la loi collective des crédits supplémentaires et extraordinaires pour 1844 et 1845 (*Discussion générale* : Réclamations de protestants qui se plaignent d'entraves apportées à l'exercice de leur culte, Disparition du frère Gaillard, M., p. 1127, 1131) ; de la proposition de M. Demesmay, tendant à réduire l'impôt du sel (M., p. 1457) ; du projet de loi concernant le régime des esclaves dans les colonies (M., p. 1524, 1552, 1557, 1558, 1559, 1565, 1566, 1567, 1570, 1571, 1579, 1580, 1581). — Obtient un congé (P., t. 16, p. 104).

GAULTHIER DE RUMILLY (M.) [Somme, 2e arr]. — Est entendu, comme Rapporteur, dans la discussion de la loi sur le régime des Douanes aux Antilles (P., t. 1, p. 412, 419, 420, 424, 429; M. de 1845, p. 286, 304). — Dépose une pétition des Pharmaciens d'Amiens (M., p. 381). — Parle dans la discussion : des lois de Douanes

(Premier projet de loi : *Discussion générale*, M., p. 688. *Graines oléagineuses*, M., p. 737. *Tarifs du traité Sarde*, M., p. 792. Deuxième projet de loi : *Franchise de Marseille*, M., p. 868); du projet de loi concernant la contrefaçon en France des ouvrages littéraires ou artistiques publiés en Sardaigne (M., p. 934); de la proposition de M. Desmousseaux de Givré, pour la perception au poids de l'octroi sur les bestiaux (M., p. 1052); de la proposition de M. Muret de Bort, sur la conversion des rentes cinq pour cent (*Rentes possédées par des Tontines*, M., p. 1082, 1083); de la loi collective des crédits supplémentaires et extraordinaires pour 1844 et 1845 (*Pêcheries du littoral*, M., p. 1137); du projet de loi de concession du chemin de fer du Nord et de ses embranchements (M., p. 1293, 1365). — Son rapport sur la proposition de loi tendant à faire percevoir au poids les droits d'octroi sur les bestiaux (P., t. 10, an., p. 201; M., p. 1853).

GAULTIER (M.) [Loire, 2e arr.] — S'excuse de son absence (P., t. 1, p. 68; M. de 1845, p. 144). — Dépose une pétition de M. Pajot, notaire à Riveric (M., p. 428).

GAUTHIER D'HAUTESERVE (M.) [Hautes-Pyrénées, 3e arr.]. — Démissionnaire (P., t. 13, p. 311; M. de 1845, p. 2057).

GAUTIER D'UZERCHE (M.) [Corrèze, 3e arr.]. — Obtient un congé (P., t. 1, p. 23; M. de 1845, p. 111).

GENDARMERIE. — Texte de la proposition de loi, présentée par M. de Saint-Priest, à l'effet d'augmenter l'effectif de la Gendarmerie, d'établir dans chaque canton une brigade ou demi-brigade de ce corps, et d'attribuer au chef de la Gendarmerie cantonnale la surveillance des gardes-champêtres du canton [9 mai 1845] (P., t. 6, p. 156; M., p. 1259). — Développements [26 mai] (P., t. 8, p. 109; M., p. 1452). — Discussion sur la prise en considération (P., t. 8, p. 119; M., p. 1453) : MM. Allard, Duc de Dalmatie, *Ministre de la Guerre*, de l'Espinasse, Schneider d'Autun. — La prise en considération est rejetée [même séance] (P., t. 8, p. 122; M., p. 1454).

GÉNIN (M.) [Meuse, 4e arr.]. — Est entendu dans la discussion du Budget de 1846 (*Aliénés*, M. de 1845, p. 1696).

GENTY DE BUSSY (M.) [Morbihan, 4e arr.]. — Ses rapports sur diverses pétitions (M. de 1845, p. 360, 578, 672); sur la pétition du sieur Hudes, ancien maître de timonerie, qui réclame contre la fixation de sa demi-solde (P., t. 3, p. 127; M., p. 672); sur celle du sieur Michelet, ancien fournisseur (M., p. 911). — Dépose une pétition relative au traitement des juges-de-paix et à la fixation de leur pension (M., p. 428). — Parle sur : des pétitions qui proposent des moyens pour l'extinction de la mendicité (M., p. 475); la loi sur les pensions de retraite des fonctionnaires civils (M., p. 489, 491, 499,

525, 526, 539, 540); une pétition de greffiers de tribunaux militaires, qui sollicitent l'augmentation de leurs émoluments (M., p. 909); la loi collective des crédits supplémentaires et extraordinaires pour 1844 et 1845 (*Service des vivres en Afrique*, M., p. 1135); le projet de loi de démonétisation des espèces de billon (M., p. 1286); la proposition de M. Demesmay, ayant pour objet de réduire l'impôt du sel (M., p. 1457); le Budget de 1846 (Dépenses : *Établissements thermaux, admission de militaires malades dans l'établissement de Vichy*, M., p. 1732. *Frais de représentation des lieutenants-généraux*, M., p. 1753. *Officiers hors cadre*, M., p. 1754. *Modification à apporter aux lois pénales militaires*, M., p. 1755. *Incident concernant les nominations aux emplois d'adjudants-majors, de trésoriers et autres fonctions spéciales*, M., p. 1759. *Personnel du dépôt de la Guerre*, M., p. 1777. *Emploi des troupes de l'armée d'Afrique à des travaux de défrichement*, M., p. 1798. *Création d'un grade de lieutenant-général d'artillerie de la marine*, M., p. 1819. Recettes : *Péréquation de l'impôt foncier*, M., p. 2015). — Son rapport sur un projet de loi d'échange d'immeubles entre l'État et les héritiers Gonnet (P., t. 12, an., p. 111; M., p. 1887).

GERS (Canalisation du), voy. CRÉDITS, § XV.

GIGON LA BERTRIE (M.) [Orne, 4e arr.]. — Obtient un congé (P., t. 9, p. 112; M., p. 1552).

GILLON (M.) [Meuse, 1er arr.]. — Est entendu dans la discussion de la proposition de loi concernant : les conditions d'admission et d'avancement dans les emplois publics (M. de 1845, p. 267); les irrigations (M., p. 318, 326, 327). — Dépose : une pétition relative à la légitimation, en cas de mariage subséquent, des enfants nés de beau-frère et belle-sœur (M., p. 670); une pétition du conseil municipal de Bar-le-Duc, tendant à la suppression du prélèvement au profit de l'État du dixième des octrois (M., p. 1088). — Obtient un congé (P., t. 4, p. 60). — Son rapport sur le projet de loi de concession des chemins de fer de Tours à Nantes et de Paris à Strasbourg avec embranchement sur Reims et sur Metz et Saarbruck (P., t. 10, an., p. 313 et 541; M., p. 1760). — Est entendu dans la discussion de ce projet de loi (*Chemin de Tours à Nantes*, P., t. 13, p. 158, 163; M., p. 1982. *Chemin de Strasbourg*, P., t. 13, p. 185, 192, 198, 209; M., p. 1988, 1997, 1999, 2002, 2003. *Article additionnel proposé par M. de la Rochejaquelein*, M., p. 2005).

GIRARDIN (M. ÉMILE DE) [Tarn-et-Garonne, 3e arr.]. — Est entendu dans la discussion : de la proposition sur le timbre des journaux et écrits périodiques (M. de 1845, p. 610, 620); du budget de 1846 (*Timbre des journaux*, M., p. 2033, 2034).

GIRAUD (M.) [Drôme, 2e arr.]. — Ses rapports sur des projets de lois d'intérêt local, voy. EMPRUNTS, aux §§ Croix Rousse, Limoges; Im-

POSITIONS EXTRAORDINAIRES, aux §§ Côtes-du-Nord, Sarthe ; LIMITES, aux §§ Loire (Haute-), Morbihan, Vienne, Drôme. — Dépose une pétition d'experts géomètres du cadastre (M. de 1845, p. 1203).

GLAIS-BIZOIN (M.) [Côtes-du-Nord, 6e arr.]. — Est entendu dans la discussion : du règlement des comptes du budget de 1842 (*Transport de denrées par les malles-postes*, M. de 1845, p. 208) ; de la proposition de loi concernant les conditions d'admission et d'avancement dans les emplois publics (M., p. 269). — Dépose une pétition d'habitants de Loudéac, qui sollicitent l'achèvement d'une route royale (M., p. 599). — Demande s'il est dans l'intention du Gouvernement d'accorder l'exemption des droits sur les sels destinés à être employés par l'agriculture après dénaturation (P. t. 3, p. 96 ; M., p. 650). — Dépose deux pétitions, l'une des greffiers de justices-de-paix de l'arrondissement de Loudéac ; l'autre, d'habitents de Frémont et de Gouarec (M., p. 881). — A l'occasion d'une pétition relative aux voies de communications rurales, il appelle l'attention du Ministre de l'intérieur sur l'état des chemins vicinaux (M., p. 910). — Est entendu dans la discussion : de la proposition de M. Muret de Bort, sur la conversion de la rente cinq pour cent (M., p. 1083) ; de la loi collective des crédits supplémentaires et extraordinaires pour 1844 et 1845 (*Incident au sujet de la dénaturation du sel destiné à l'agriculture*, M., p. 1157). — Dépose une pétition des instituteurs primaires de l'arrondissement de Loudéac (M., p. 1180). — Est entendu sur : le projet de loi pour la suppression des droits et des vacations attribués aux juges-de-paix (M., p. 1399, 1438) ; la proposition de M. Demesmay, tendant à réduire l'impôt du sel (M., p. 1457) ; le budget de 1846 (Dépenses : *Consulats*, M., p. 1657. *Lignes télégraphiques*, M., p. 1666. *Ouvrages d'art et décoration d'édifices publics*, M., p. 1668. *Inspection des services départementaux*, M., p. 1695. *Distribution du fonds commun départemental*, M., p. 1697, 1698. *Pêches maritimes*, M., p. 1713. *Service des vivres-pains*, M., p. 1773. *Routes royales et police du roulage*, M., p. 1818. *Etudes du chemin de fer de Paris à Brest*, M., p. 1950. *Affaires de la Plata*, M., p. 1831. *Emploi du procédé Boucherie pour la conservation des bois*, M., p. 1870. *Affaire de la caisse de réserve de Pondichéry*, M., p. 1870, 1871. *Distribution des bourses des collèges royaux*, M., p. 1899. *Traitement des instituteurs primaires*, M., p. 1915. *Salles d'asile*, M., p. 1915, 1916, 1917. *Transport de marchandises par les malles-postes, au profit des courriers*, M., p. 1937. Recettes : *Timbre des journaux*, M., p. 2034. *Taxe du sel*, M., p. 2035. *Taxe proposée sur les chiens*, M., p. 2038).

GOLBERY (M. DE) [Haut-Rhin, 3e arr.]. — Est entendu dans la discussion de la loi sur les pensions de retraite des fonctionnaires civils (M. de 1845, p. 498). — Dépose une pétition d'habitants de Neubrisac, qui demandent la suppression du prélèvement au pro-

fit du Trésor, du dixième des octrois (M., p. 1032). — Prend part à la discussion : de la proposition de M. Muret de Bort, pour la conversion des rentes cinq pour cent (M., p. 1083); de la proposition de loi présentée par M. de Lagrange, pour abolir le prélèvement effectué au profit du Trésor, du dixième des octrois (M., p. 1069); du budget de 1846 (*Question des relais de poste*, M., p. 1935).

GOUIN (M.) [Indre-et-Loire, 1er arr.] — Dépose une pétition : des commerçants de Tours, concernant la refonte de la monnaie de billon (M. de 1845, p. 122); des notaires de la même ville, qui demandent le règlement de leurs honoraires par un tarif général (M., p. 393); du conseil municipal de Tours, au sujet du prélèvement opéré par le Trésor sur les octrois (M., p. 547); de M. de la Guérinière, contre la réduction des cautionnements (M., p. 1825). — Est entendu sur le projet de loi concernant : les caisses d'épargne (M., p. 1097); le budget de l'État pour 1846 (*Rentes cinq pour cent*, M., p. 1636).

GOURY (M.) [Finistère, 3e arr.] — Ses rapports sur des projets de lois d'intérêt local, voy. EMPRUNTS, aux §§ Maine-et-Loire, Saumur, Brest; LIMITES, aux §§ Loire (Haute), Eure, Aveyron, Ariège, Loiret.

GRANDE-BRETAGNE, voy. ANGLETERRE.

GRANDIN (M. VICTOR) [Seine-Inférieure, 4e arr.]. — Est entendu dans la discussion du projet de loi relatif à la police des chemins de fer (M. de 1845, p. 222, 227). — Dépose une pétition : de Greffiers des justices-de-paix de l'arrondissement *extra-muros* de Rouen (M., p. 660); d'Instituteurs primaires de la Seine-Inférieure (M., p. 788). — Parle sur : le deuxième projet de loi de Douanes (*Mode de taxation des bestiaux*, M., p. 828. *Laines*, M., p. 844, 845. *Drawback sur les tissus de laine*, M., p. 849, 863; voy. un erratum, p. 872); le crédit applicable à la fabrication du matériel nécessaire à l'armement de Paris (M., p. 1260); le projet de loi de concession du chemin de fer du Nord et de ses embranchements (M., p. 1304, 1305, 1306, 1308, 1332, 1333, 1368, 1369, 1380); le projet de loi ayant pour objet d'autoriser la banque de France à établir un comptoir d'escompte à Alger (M., p. 2008); une pétition du maire et des conseillers municipaux de Rouen, qui sollicitent le rétablissement d'une surtaxe sur les alcools (M., p. 2057).

GRANIER (M.) [Hérault, 1er arr.]. — Dépose des pétitions d'habitants de Montpellier, relatives au tracé du chemin de fer de Bordeaux à la Méditerranée (M. de 1845, p. 1894 et 1913.)

GRANVILLE (Port de). — Projet de loi de crédit applicable à son amélioration, voy. CRÉDITS, § XXI. — Observations de M. Deslongrais, ayant pour objet de faire étudier un embranchement qui relierait à ce port la voie de fer projetée entre Caen et la Loire, voy. CHEMINS DE FER, § IV.

des Chambres législatives, P., t. 2, p. 71, 79 ; M., p. 382. *Négociations relatives au droit de visite*, *Questions parlementaires*, P., t. 2, p. 103 ; I. D. ; M., p., 398) ; sur les interpellations faites par M. Garnier-Pagès, au sujet de la négociation à la Bourse de Paris, d'un nouveau fonds espagnol (P., t. 2, p. 139 ; M., p. 422) ; sur la loi relative aux pensions de retraite des fonctionnaires civils (P., t. 2, p. 395 ; M., p. 548) ; sur la Proposition de M. de Rémusat, ayant pour objet de retirer aux Députés la faculté d'accepter des fonctions publiques, ou de recevoir de l'avancement (P., t. 2, p. 424 ; M., p. 566). — Dépose, comme Député, une pétition des greffiers de justice-de-paix de l'arrondissement de Lisieux (M., p. 800).— Parle dans la discussion des lois de Douanes (*Traité de commerce avec la Belgique*, P., t. 3, p. 173 ; M., p. 705. *Traité Sarde*, P., t. 3, p. 265, 271, 282, 284, et t. 4, p. 3 ; M., p. 791, 793, 801. *Règlement du régime des douanes en Algérie*, P., t. 4, p. 9 ; M., p. 803) ; du projet de loi concernant la contrefaçon, en France, des ouvrages littéraires ou artistiques publiés en Sardaigne (P., t. 4, p. 162, 163 165 ; M., p. 933, 934). —M. Duchâtel, Ministre de l'intérieur, est chargé de l'*interim* du Ministère des affaires étrangères, voy. DUCHATEL. — M. Guizot reprend la signature de son département (Ordonnance royale du 3 juin 1845, B. des L., n° 12018 ; M., p. 1561). — Est entendu dans la discussion du budget de 1846 (*Discussion générale des affaires étrangères* : Texas, Suisse, Espagne, Syrie, Négociations relatives au droit de visite, P., t. 10, p. 180 ; I. D. ; M., p. 1654. *Réclamations de la Porte Ottomane contre des actes de propagande dont elle accuse le Gouvern. grec*, P., t. 10, p. 188 ; M., p. 1656. *Affaires du traité de Maroc*, P., t. 10, p. 189 ; M., p. 1656. *Traitement des agents extérieurs des affaires étrangères*, P., t. 10, p. 191 ; M., p. 1657. *Juifs français établis en Suisse*, P., t. 10, p. 191 ; M., p. 1657. *Créances du Gouvernement français contre la Belgique*, M., p. 1658).— Est entendu sur le crédit applicable à l'augmentation de la station navale entretenue sur la côte occidentale d'Afrique, pour la répression de la traite (P., t. 13, p. 94, 97, 102 ; M., p. 1955, 1956, 1957).

GUYET-DESFONTAINES (M.) [Vendée, 4e arr.].—Est entendu dans la discussion du projet de loi concernant le rachat des actions de jouissance des canaux (M. de 1845, p. 373) ; de la Proposition de M. Muret de Bort, pour la conversion des rentes cinq pour cent (M., p. 1084) ; de la loi collective des crédits supplémentaires et extraordinaires pour 1844 et 1845 (*Incident au sujet de la dénaturation du sel destiné à l'agriculture*, M., p. 1158) ; du projet de loi pour la suppression des droits et des vacations attribués aux juges-de-paix (M., p. 1437, 1438) ; de la loi de concession des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à Avignon (M., p. 1614) ; du Budget de 1846 (*Affaire du domaine du Temple à Paris*, M., p. 2039).

H

HALLEZ (M. le baron) [Bas-Rhin, 5e arr.]. — Décédé avant l'ouverture de la session (voy. l'Ordonnance royale du 27 novembre 1844, B. des L., no 11676, et M. de 1844, p. 2945).

HALLEZ CLAPARÈDE (M. le Baron) [Bas-Rhin, 5e arr.]. — Est admis et prête serment comme Député (P., t. 1, p. 19 et 23; M. de 1845, p. 50 et 111). — Est entendu sur le projet de loi d'organisation du conseil d'Etat (M., p. 438) ; sur le Budget de 1846 (*Salles d'asyle*, M., p. 1916. *Tabacs*, M., p. 1935).

HARLÉ (M.) [Pas-de-Calais, 2e arr.]. — Dépose des pétitions : de propriétaires et cultivateurs, concernant l'importation des graines oléagineuses étrangères (M. de 1845, p. 687 et 735) ; d'habitants de Bapaume, contre le prélèvement du dixième des octrois (M., p. 800).

HAUBERSART (M. le vicomte D') [Nord, 8e arr.]. — Est entendu sur un incident introduit par M. Odil. Barrot, au sujet de l'entrée de M. Lacoudrais au conseil d'amirauté, sans qu'il ait été fait application à ce Député, de la loi du 12 septembre 1830 (M. de 1845, , p. 568). — Dépose une pétition de la Société agricole et industrielle du Nord, concernant la question des graines oléagineuses (M., p. 599); des Conseillers municipaux de Cambrai, à l'effet d'obtenir la suppression du prélèvement, au profit du Trésor, du dixième des octrois (M., p. 650). — Parle sur le projet de loi concernant : la Concession du chemin de fer du Nord et de ses embranchements (M., p. 1318) ; le Régime des esclaves dans les colonies (M., p. 1580); la concession des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à Avignon (M., p. 1608).

HAUSSONVILLE (M. le Vicomte D') [Seine-et-Marne, 4e arr.]. — Est entendu dans la discussion du crédit pour dépenses secrètes (M. de 1845, p. 395). — Son rapport sur le projet de loi de crédit applicable à l'emprunt grec (P., t. 5, an., p. 49). — Dépose des pétitions adressées par vingt-quatre communes de l'arrondissement de Provins, pour qu'une modification soit faite au tracé projeté du chemin de fer de Troyes (M., p. 1072). — Son rapport sur un projet de loi de crédit applicable à l'introduction de travailleurs européens dans les colonies (P., t. 8, an., p. 503; M., p. 1477). — Est entendu dans la discussion de ce projet de loi (P., t. 10, p. 20 à 32; M., p. 1582 à 1584, *passim*); dans celle de la loi de concession des chemins de fer de

Paris à Lyon et de Lyon à Avignon (M., p. 1608); du budget de 1846 (*Article additionnel proposé par M. Lacrosse, ayant pour objet de prescrire la distribution aux Chambres, d'un compte spécial de la situation du personnel de la marine*, etc., M., p. 1851).

HAVIN (M.) [Manche, 1er arr.]. — Dépose une pétition en faveur de l'élévation du traitement des juges-de-paix et de leurs greffiers (M. de 1845, p. 451). — Obtient un congé (P., t. 4, p. 169; M., p. 950). — Son rapport sur le projet de loi relatif à la suppression des droits et vacations des juges-de-paix (P., t. 6, an., p. 348; M., p. 1287). — Est entendu dans la discussion de ce projet de loi — (P., t. 8, p. 46, 58, 63, 91; M., p. 1397, 1399, 1411, 1413, 1434). — Son rapport sur un projet de loi d'intérêt local, voy. EMPRUNTS, au § Saint-Lô. — Parle dans la discussion du budget de 1846 (*Bâtiments des dépôts de remonte*, M., p. 1814. *Articles additionnels ayant pour objet de prescrire l'insertion au Moniteur, des promotions dans la Légion-d'Honneur et des nominations de sous-préfets*, M., p. 1951 et 1955).

HÉBERT (M.) [Eure, 6e arr.]. — Prend part à la discussion : de l'Adresse au Roi (*Amendement de M. de Carné au* § Ier, P., t. 1, p. 79; M. de 1845, p. 149); de la proposition de loi concernant la translation du domicile politique (P., t. 3, p. 18, 26, 39, 44, 51, 53, 55; M., p. 587, 590, 600, 602, 603, 604). — Est entendu dans le débat soulevé par les interpellations adressées aux Ministres, au sujet de l'exécution des lois concernant les congrégations religieuses (M., p. 1182). — Son rapport sur la proposition de loi tendant à interdire aux Députés la faculté d'accepter des fonctions publiques, etc., pendant la durée et un an après l'expiration de leur mandat (P., t. 8, an., p. 529; M., p. 1571).

HELL (M. le contre-amiral DE) [Bas-Rhin, 1er arr.]. — Prête serment comme Député (M. de 1844, p. 3063). — Son élection est déclarée valable (P., t. 1, p. 7; M., p. 3071). — Il est admis (P., t. 1, p. 20; M. de 1845, p. 50).

HERNOUX (M. le contre-amiral) [Seine-et-Oise, 5e arr.]. — Est soumis à la réélection par suite de sa nomination au grade de contre-amiral (Ordonnance royale du 25 octobre 1844, B. des L., n° 11610; M. de 1844, p. 2795). — Réélu, il prête serment et est admis comme Député (P., t. 1, p. 4 et 7; M. de 1844, p. 3063 et 3071). — Est entendu dans la discussion : du deuxième projet de loi de Douanes (*Pêcheries du littoral*, M. de 1845, p. 830); de la loi collective des crédits supplémentaires et extraordinaires pour 1844 et 1845 (*Administration centrale de la marine*, M., p. 1138); du projet de loi pour la suppression des droits et des vacations attribués aux juges-de-paix (M., p. 1400); du budget de 1846 (*Constructions navales*

I

loi (P., t. 2, an., p. 107 ; M., de 1845, p. 400). — Rapport par M. Proa (P., t. 2, an., p. 221 ; M., p. 570). — Adoption (P., t. 3, p. 64, M., p. 616). — Loi du 19 mai 1845 (B. des L., n° 12013 ; M., p. 1627).

Aix (ville d'), voy. ce mot à l'article Emprunts.

Allier, voy. ce mot à l'article Emprunts.

Ardennes, voy. ce mot à l'article Emprunts.

Aveyron [Achèvement des routes départementales]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 4, an., p. 285 ; M. de 1845, p. 886). — Rapport par M. Salgues (P., t. 5, an., p. 29 ; M., p. 1009). — Adoption (P., t. 5, p. 102 ; M., p. 1048). — Loi du 24 juin 1845 (B. des L., n° 12050 ; M., p. 1959).

Belleville (ville de), voy. ce mot à l'article Emprunts.

Corrèze [Travaux de cinq routes départementales dont le classement est demandé par le conseil général]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 5, an., p. 15 ; M. de 1845, p. 982.) — Rapport, par M. Salgues (P., t. 5, an., p. 244 ; M., p. 1086). — Adoption (P., t. 5, p. 214 ; M., p. 1111). — Loi du 24 juin 1845 (B. des L., n° 12054 ; M., p. 1975).

Côtes-du-Nord [Rectification de la route départementale n° 5]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 5, an., p. 18 ; M. de 1845, p. 982). — Rapport, par M. Giraud (P., t. 5, an., p. 248 ; M., p. 1085). — Adoption (P., t. 5, p. 215 ; M., p. 1158). — Loi du 24 juin 1845 (B. des L., n° 12054 ; M., p. 1975).

Doubs [Appropriation des prisons départementales au système cellulaire]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 8, an., p. 611 ; M. de 1845, p. 1480).

Garonne (Haute) [Travaux neufs des routes départementales actuellement classées]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 2, an., p. 172 ; M. de 1845, p. 476). — Rapport, par M. Salgues (P., t. 3, an., p. 398 ; M., p. 709). — (Adoption P., t. 3, p. 234 ; M., p. 766). — Loi du 24 juin 1845 (B. des L., n° 12050 ; M., p. 1959).

Gironde, voy. ce mot à l'article Emprunts.

Jura [Construction d'un bâtiment pour les archives départementales, avec une salle du conseil général et accessoires]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 6, an., p. 449 ; M. de 1845, p. 1340). — Rapport, par M. Proa (P., t. 8, an., p. 101 ; M., p. 1421). — Adoption (P., t. 9, p. 139 ; M., p. 1564). — Loi du 15 juillet 1845 (B. des L., n° 12098 ; M., p. 2191).

Loiret [Construction d'un quatrième pavillon à l'Hôtel-Dieu d'Orléans]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 5,

tine, O. Barrot, Thiers, de la Rochejaquelein, de Fontette. — Adoption de l'ordre du jour motivé, proposé par M. Thiers [3 mai] (P., t. 6, p. 68; M., p 1186).

INVALIDES (hôtel royal des). — Proposition de loi ayant pour objet la translation des cercueils des généraux Bertrand et Duroc dans l'église de cet hôtel, et la restauration du caveau destiné à la sépulture des Gouverneurs, voy. BERTRAND (le Général).

IRRIGATION DES PROPRIÉTÉS RURALES.—La proposition y relative, demeurée à l'état de rapport, est *reprise* sur la demande de M. de Beaumont de la Somme [9 janvier 1845] (P., t. 1, p. 20; M., p. 50). — Discussion [11 février] (*Discussion générale*, P., t. 1, p. 445; M., p. 306. *Discussion des articles*, P., t. 1, p. 456; M., p. 314): MM. d'Angeville, O. Barrot, Benoist, Berryer, Bethmont, Couturier, Cunin-Gridaine, *Ministre du commerce;* Dalloz, *Rapporteur;* Darblay, Dumon, *Ministre des travaux publics;* Ph. Dupin, Durand de Romorantin, Fulchiron, de Gasparin, Gillon, Joly, de Lafarelle, Lanjuinais, Lestiboudois, Levavasseur, Maurat-Ballange, Parès, Pascalis, de la Plesse, Quinette, Ternaux (Mortimer), de Tracy. — Scrutin sur l'ensemble de la proposition: Adoption [13 février] (P., t. 1, p. 486; M., p. 330). — Loi du 29 avril 1845 (B. des L., n° 11951; M., p. 1143).

ISAMBERT (M.) [Vendée, 1er arr.]. — Prend part à la discussion du projet de loi relatif à la police des chemins de fer (M. de 1845, p. 233, 244). — Sa proposition concernant la responsabilité des agents du pouvoir, voy. RESPONSABILITÉ. — Dépose des pétitions de M. Bernard, directeur de *l'Union du Tarn*, de M. Picot, docteur en droit, et de M. Faye, médecin à Limoges (M., p. 788); de Mr de Meynard, qui se plaint de l'exercice de la censure à l'égard d'une cantate sur la Vierge de Donremy (M., p. 1080). — Est entendu dans la discussion: de la proposition de M. Muret de Bort, concernant la conversion des rentes 5 pour 100 (M., p. 1083); de la loi collective des crédits supplémentaires et extraordinaires pour 1844 et 1845 (*Serment des évêques*, M., p. 1134); du projet de loi concernant le régime des esclaves (M., p. 1539, 1559, 1567, 1568, 1579, 1581); du Budget de 1846 (Dépenses: *Révision de la législation pénale militaire*, M., p. 1755. *Organisation de l'administration civile en Algérie*, M., p. 1796. *Exécution de l'ordonnance de 1828, relative à la magistrature coloniale*, M., p. 1872. *Nominations provisoires aux chaires des facultés*, M., p. 1877. *Facultés de théologie*, M., p. 1877. *Souscription à diverses publications de la congrégation de Solesme*, M., p. 1919. Recettes: *Timbre des journaux*, M., p. 2022. *Taxe proposée sur les chiens*, M., p. 2038. *Affaire du domaine du Temple à Paris*, M., p. 2039).

ISLY (M. le maréchal BUGEAUD, duc D') [Dordogne, 2e arr.]. — Prête

JOURNAUX et autres feuilles périodiques.

1. — La proposition de loi ayant pour objet de les affranchir du timbre, présentée pendant la session 1844, et demeurée à l'état de rapport, est *reprise* [9 janvier 1845] (P., t. 1, p. 21 ; M., p. 50). *N. B.* Le rapport fait sur cette proposition, par M. Fould, le 13 juillet 1844, n'a pas été publié à sa date par le *Moniteur*; il se trouve à la page 210 du *Moniteur* de 1845. — Discussion [14 mars] (*Discussion générale*, P., t. 3, p. 59 ; M., p. 608. *Discussion des articles*, P., t. 3, p. 61 ; M., p. 610) : MM. Aylies, Chapuys de Montlaville, Desmousseaux de Givré, Fould, *Rapporteur*, Fulchiron, Emile de Girardin, Lacave-Laplagne, *Ministre des finances*, de Lamartine, Ledru-Rollin, Lestiboudois, Levavasseur, Saint-Marc-Girardin, Ternaux (Mortimer), de Tracy. — M. Chapuys de Montlaville retire sa proposition [15 mars] (P., t. 3, p. 75 ; M., p. 620).

2. — Amendement proposé au Budget, relativement au timbre des feuilles périodiques, voy. BUDGET GÉNÉRAL DE L'ÉTAT pour 1846, *Recettes*.

3. — Observations sur les moyens à adopter pour favoriser la publication, par les journaux, des documents parlementaires, voy. BUDGET DE L'ETAT pour 1846 : *Recettes*.

Voy. MONITEUR.

JUBELIN (M.), *Sous-secrétaire d'Etat de la marine*, *Commissaire du Roi*. — Est entendu dans la discussion : de la loi collective des crédits supplémentaires et extraordinaires pour 1844 et 1845 (*Tables des Annales maritimes*, P., t. 5, p., 293 ; M. de 1845, p. 1138) ; du projet de loi concernant le régime des esclaves (P., t. 9, p. 80, 131, 135, 149, 150 ; M., p. 1559, 1567) ; du projet de loi de crédit applicable à l'introduction de travailleurs libres dans les colonies (P., t. 10, p. 31, 32, 34 ; M., p. 1584) ; du budget de 1846 (*Observations faites sur la nomination d'un des contrôleurs de première classe de la marine*, M., p. 1850).

JUGES DE PAIX. — Exposé des motifs et texte du projet de loi, présenté par M. Martin du Nord, Garde des Sceaux, pour la suppression des Droits de vacation accordés aux juges-de-paix, et la fixation du traitement de ces magistrats et de leurs greffiers [17 mars 1845] (P., t. 3, an., p. 197). — Commission (F. n° 65 et 69 ; M., p. 741). — Rapport, par M. Havin [8 mai] (P., t. 6, an., p. 348 ; M., p. 1287). — Discussion [22 mai] (P., t. 8, p. 43 ; M., p. 1395) : MM. Boudet, Chégaray, Delespaul, Denis, Deslongrais, Dessaigne, Durand de Romorantin, de Lespinasse, Glais-Bizoin, Guyet-Desfontaines, Havin, *Rapporteur*, Hernoux, de Labaume, Lacave-Laplagne, *Ministre des finances*, Lestiboudois, Lherbette, Martin du Nord, *Garde des Sceaux*, Mater, Maurat-Ballange,

Moreau (de la Meurthe, Moreau de la Seine, Muteau, Oger, Parès, Pascalis, Pérignon, de Peyramont, de la Plesse, Schneider d'Autun, Vivien. — Adoption de l'ensemble du projet de loi au scrutin [24 mai] (P., t. 8, p. 107; M., p. 1438). — Loi du 21 juin 1845 (B. des L., n° 12041; M., p. 1861).

Voy. Greffiers de justices-de-paix et Droits d'enregistrement.

JURISPRUDENCE de la Chambre, voy. Précédents.

K

KABYLIE. Incident relatif à l'expédition projetée contre cette partie de l'Algérie, voy. Crédits, §§ I et XII.

KOECHLIN (M. André) [Haut-Rhin, 2e arr.]. — Est entendu dans la discussion du projet de loi concernant : le rachat des actions de jouissance des canaux (M. de 1845, p. 372); les Douanes (*Phormium*, M., p. 801); la concession du chemin de fer du Nord et de ses embranchements (M., p. 1382).

L

LABAUME (M. de) [Gard, 4e arr.]. — Dépose une pétition qui demande la modification des lois sur la contrainte par corps (M. de 1845, p. 896). — Est entendu sur le projet de loi concernant : la suppression des droits et des vacations attribués aux juges-de-paix (M., p. 1396, 1417); la concession des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à Avignon (M., p. 1620).

LACAVE-LAPLAGNE (M.) [Gers, 5e arr.], *Ministre des finances*. — Est entendu dans la discussion : du projet de loi relatif à l'établissement d'une surtaxe à l'octroi de La Rochelle (P., t. 1, p. 191; M. de 1845, p. 193); du Règlement des comptes du Budget de 1842 (*Projet de réunion des administrations des contributions directes et de l'enregistrement*, P., t. 1, p. 205; M., p. 201. *Créances de l'État contre des compagnies de chemins de fer, Remises d'amendes à des entreprises de Messageries*, P., t. 1, p. 213; M., p. 203. *Transport de denrées par les malles-postes*, P., t. 1, p. 264; M., p. 208. *Refonte des monnaies*, P., t. 1, p. 264; M., p. 209); de la proposition concernant la réforme postale (P., t. 1, p. 386, 391, 406, 412; M.,

p. 279, 280, 281, 286). — Parle sur : la pétition du sieur Carpentier, qui propose de frapper d'un impôt les rentes sur l'État (P., t. 1, p. 436; M., p. 298); le projet de loi concernant le rachat des actions de jouissance des canaux (P., t. 1, p. 502, et t. 2, p. 15, 56, 67; M., p. 337, 369, 371, 372, 373, 377); une pétition qui propose de réserver aux anciens officiers et sous-officiers tous les emplois à la nomination du Gouvernement et ayant pour objet la surveillance des lignes de chemins de fer (P., t. 2, p. 21 et 22; M., p. 360); les interpellations faites par M. Garnier-Pagès, au sujet de la négociation à la Bourse de Paris d'un nouveau fonds espagnol (P., t. 2, p. 123, 127, 132, 137, 140; M., p. 421, 422); la loi relative aux pensions de retraite des fonctionnaires civils (*Discussion générale*, P., t. 2, p. 263; M., p. 487. *Délibération sur les articles*, P., t. 2. p. 289 à 408; M., p. 489 à 552, *passim*); un incident au sujet de l'entrée de M. Lacoudrais au conseil d'amirauté, sans qu'il ait été fait application, à ce Député, de la loi du 12 septembre 1830 (P., t. 2, p. 434; M., p. 567); la proposition de M. Muret de Bort, concernant la conversion des rentes cinq pour cent sur l'État (P., t. 3, p. 1re, et t. 5, p. 133 à 161 *passim*; M., p. 576, 1076, 1080, 1081, 1082, 1084); une pétition qui demande la codification de toutes les dispositions de lois relatives aux contributions indirectes (P., t. 3, p. 14; M., p. 579); la proposition au sujet du timbre des journaux et écrits périodiques (P., t. 3, p. 61, 67, 73, 74; M., p. 610, 617, 619, 620). — Répond à M. Glais-Bizoin, qui demandait si le Gouvernement se disposait à saisir la Chambre d'un projet de loi sur la dénaturation du sel destiné à l'agriculture (P., t. 3, p. 96; M., p. 650). — Prend part à la discussion du deuxième projet de loi des Douanes (*Franchises de Marseille*, P., t. 4, p. 102; M., p. 868); du projet de loi sur les Caisses d'épargne (P., t. 5, p. 17 à 101 *passim*; M., p. 988, 1008, 1023, 1026, 1034, 1035, 1036, 1038, 1049); du projet de loi concernant la perception de l'impôt des sucres indigènes (P., t. 5, p. 171 à 197; M., p. 1088 à 1091 *passim*); de la proposition de M. de Lagrange pour abolir le prélèvement effectué au profit du Trésor, du dixième des octrois (P., t. 6, p. 188; M., p. 1208); du projet de loi de démonétisation des espèces de billon (P., t. 6, p. 207, 209, 212; M., p. 1286); du projet de loi de concession du chemin de fer du Nord et de ses embranchements (P., t. 6, p. 230; M., p. 1297). — Parle, dans la discussion de ce dernier projet de loi, sur un incident introduit par M. Garnier-Pagès, au sujet de l'offre faite par une compagnie de prêter 700 millions à l'État pour achever plusieurs chemins de fer (P., t. 7, p. 52; M., p. 1358). — Est entendu sur : le projet de loi pour la suppression des droits et des vacations attribués aux juges-de-paix (P., t. 8, p. 50, 97; M., p. 1399, 1436); la proposition de M. de Demesmay, tendant à réduire l'impôt du sel (P., t. 8, p. 123, M., p. 1456); la loi de concession des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à Avignon (P., t. 10, p. 60, 61; M., p. 1556); le Budget de 1846 : (Dépenses *Incident au sujet du retard apporté à*

l'envoi des avertissements de la contribution des patentes dans Paris, P., t. 10, p. 155; M., p. 1636. *Interpellation sur l'intention du Gouvernement relativement à la présentation d'un projet de loi pour le remboursement de la rente cinq pour cent*, P., t. 10, p. 157; M., p. 1636. *Traitement du sous-inspecteur des douanes à Bourbon*, P., t. 12, p. 203; M., p. 1871. *Effectif des forces françaises dans l'Océanie*, P., t. 12, p. 228; M., p. 1875. *Traitement des instituteurs primaires*, P., t. 12, p. 290; M., p. 1914. *Traitements des fonctionnaires des hôtels des Monnaies en province*, P., t. 13, p. 7; M., p. 1930. *Cadastre, Peréquation de l'impôt foncier*, P., t. 13, p. 11, 14; M., p. 1931, 1932. *Timbre*, P., t. 13, p. 16; M., p. 1932. *Commission chargée d'examiner les systèmes proposés pour empêcher le lavage et la falsification des papiers timbrés*, P., t. 13, p. 16; M., p. 1932. *Personnel de l'Administration des forêts*, P., t. 13, p. 17; M., p. 1932. *Etat des chemins vicinaux traversant les forêts*, M., p. 1933. *Canaux*, P., t. 13, p. 19; M., p. 1933. *Tabacs*, *Construction d'un magasin de feuilles dans le département du Lot*, P., t. 13, p. 20; M., p. 1933. *Transport des tabacs*, P., t. 13, p. 27; M., p. 1935. *Restitution aux planteurs, des cendres des tabacs incinérés*, P., t. 13, p. 28; M., p. 1935. *Question de l'indemnité aux maîtres de poste par suite de l'établissement des chemins de fer*, P., t. 13, p. 29; M., p. 1935. *Soustractions de valeurs confiées à la poste*, P., t. 13, p. 30; M., p. 1935. *Interpellation relative au secret des lettres*, P., t. 13, p. 31; M, p. 1936. *Création d'un service de malle de Toulouse à Perpignan*, Ibid. *Service des dépêches de Calais à Douvres*, P., t. 13, p. 37; M., p. 1937. *Transport de marchandises par les malles-postes au profit des courriers*, Ibid. *Service des paquebots de la Méditerranée*, P., t. 13, p. 39; M., p. 1938 et 1957 à l'erratum. *Observations faites au sujet de la vacance de deux recettes générales*, P., t. 13, p. 43; M., p. 1938. *Interprétation donnée à l'ordonnance royale concernant la réorganisation de l'administration centrale des Finances*, P., t. 13, p. 44, 48; M., p. 1939. *Amendement relatif aux promotions dans la Légion-d'Honneur*, P., t. 13, p. 64; M., p. 1951. Recettes : *Peréquation de l'impôt foncier*, P., t. 13, p. 248; M., p. 2015. *Répartition de l'impôt des portes et fenêtres*, P., t. 13, p. 249; M., p. 2016. *Observations sur les effets de la nouvelle loi concernant les patentes*, P., t. 13, p. 252; M., p. 2017. *Droit d'enregistrement de certains actes de la juridiction des juges-de-paix*, P., t. 13, p. 259; M., p. 2018. *Perception du décime de guerre*, P., t. 13, p. 269; M., p. 2020. *Application de la loi belge en matière de mutation à des biens immobiliers situés en France*, P., t. 13, p. 270; M., p. 2020. *Marché pour la fourniture du papier destiné au timbre*, P., t. 13, p. 273; M., p. 2021. *Permis de chasse délivrés à MM. les Pairs de France*, P. t. 13, p. 274; M., p. 2021. *Timbre des journaux littéraires*, P, t. 13, p. 277; M., p. 2021. *Timbre des avis imprimés*, P., t. 13, p. 284; M., p. 2033. *Timbre des journaux poli-*

tiques, P., t. 13, p. 285, 289; M., p. 2033. *Passeports à l'étranger*, P., t. 13, p. 290; M., p. 2034. *Livraison à l'agriculture de sels dénaturés* P., t. 13, p. 291; M., p. 2035. *Taxe du sel*, P., t. 13, p. 292; M., p. 2035. *Droits de navigation*, P., t. 13, p. 293; M., p. 2036. *Taxe des lettres et droit sur les envois d'argent par la poste*, P., t. 13, p. 294; M., p. 2036. *Taxe dite* Octroi de mer, *perçue en Algérie*, P., t. 13, p. 296; M., p. 2037. *Amendement ayant pour but l'établissement d'un impôt sur les chiens*, P., t. 13, p. 299, 300; M., p. 2038. *Affaire du domaine du Temple, à Paris*, P., t. 13, p. 302, 304; M., p. 2039. *Reboisement, Loi forestière*, P., t. 13, p. 305; M., p. 2039. *Transport des tabacs achetés par la Régie*, P., t. 13, p. 306; M., p. 2040). — Parle sur : le projet de loi ayant pour objet d'autoriser la Banque de France à établir un comptoir d'escompte à Alger (P., t. 13, p. 227; M., p. 2007); une pétition du maire et des conseillers municipaux de Rouen, qui sollicitent le rétablissement d'une surtaxe à l'octroi de cette ville sur les alcools (P., t. 13, p. 316; M., p. 2057); une pétition relative aux défrichements des forêts et à la mise en culture des terres vagues communales (P., t. 13, p. 319; M., p. 2058); une pétition concernant le blanchiment frauduleux du papier timbré (P., t. 13, p. 320; M., p. 2058); une pétition d'habitants de Verdun, créanciers de prisonniers de guerre anglais (P., t. 13, p. 323; M., p. 2059); une pétition qui réclame contre l'assiette de la contribution des portes et fenêtres (P., t. 13, p. 323; M., p. 2059).

LACHEZE (M.) [Loire, 4e arr.].—Dépose une pétition du Conseil municipal de Montbrison, contre le prélèvement du dixième des octrois au profit du Trésor (M. de 1845, p. 811). — Obtient un congé (P., t. 5, p. 1re).

LACOUDRAIS (M.) [Morbihan, 3e arr.]. — Est entendu sur un incident au sujet de son entrée au conseil d'amirauté sans qu'il lui ait été fait application de la loi du 12 septembre 1830 (M. de 1845, p. 567). — Dépose une pétition de commerçants de Lorient contre l'interprétation donnée à la loi sur la vente des marchandises à l'encan (M., p. 720). — Parle sur : les lois de Douanes (Premier projet de loi : *Francisation des navires*, M., p. 812. Deuxième projet de loi : *Pêcheries du littoral*, M., p. 830, 831); une pétition du sieur Hudes, ancien marin, qui réclame contre la fixation de sa demi-solde (M., p. 911); le Budget de 1846 (*Personnel de l'administration centrale de la marine*, M., p. 1832. *Secours imputés sur le chap. XVIII de ce Ministère* : Dépenses temporaires, M., p. 1870. *Caisse des invalides de la marine*, M., p. 1952).

LACROIX (M.) [Saône-et-Loire, 6e arr.]. — Dépose deux pétitions du conseil municipal de Charolles (M. de 1845, p. 575).

LACROSSE (M.) [Finistère, 1er arr.]. — Est nommé secrétaire (P., t. 1

p. 896). — Sa proposition tendant à l'abolition du prélèvement exercé au profit du Trésor sur les octrois, voy. OCTROIS. — Dépose des pétitions relatives au projet de loi concernant les juges-de-paix, et des pétitions de propriétaires de Médoc ou de Bordeaux touchant les boissons (M., p. 1362). — Supplément au rapport fait par lui, le 12 juin 1843, sur la proposition de loi concernant les boissons falsifiées (P., t. 8, an., p. 257; M., p. 1463). — Est entendu dans la discussion du Budget de 1846 (*Écoles de musique*, M., p. 1668. *Approvisionnements de la flotte*, *Exécution de constructions navales par l'industrie privée*, M., p. 1869, 1870. *Bibliothèque royale*, M., p. 1919. *Journal des Savants*, M., p. 1919).

LAHAYE-JOUSSELIN (M. DE) [Loire-Inférieure, 5e arr.]. — Est entendu sur la proposition de M. Demesmay, tendant à réduire l'impôt du sel (M. de 1845, p. 1458).

LAIDET (M. le général DE) [Basses-Alpes, 2e arr.], *Questeur*. — Prend part à la discussion du projet de loi de crédit applicable aux hospices et aux bureaux de charité (M. de 1845, p. 671). — Parle sur : une pétition de M. d'Aubignosc (M., p. 909); le crédit applicable à la fabrication du matériel nécessaire à l'armement de Paris (M., p. 1203); le budget de l'État pour 1846 (*Reconstruction des ponts à péage emportés par les crues de la Durance*, M., p. 1818); le budget particulier de la Chambre des Députés (P., t. 12, p. 316; M., p. 1920).

LAMARTINE (M. DE) [Saône-et-Loire, 1er arr.]. — Est entendu dans la discussion de la proposition sur le timbre des journaux et écrits périodiques (M. de 1845, p. 619). — Dépose une pétition d'habitants de Mâcon en faveur de la liberté d'enseignement (M., p. 881). — Prend part à la discussion du projet de loi concernant : la contrefaçon en France des ouvrages littéraires ou artistiques publiés en Sardaigne (M., p. 934, 935); les caisses d'épargne (M., p. 993, 1034). — Parle : sur la proposition de M. Muret de Bort, pour la conversion des rentes cinq pour cent (M., p. 1063, 1065); à l'occasion des interpellations relatives à l'exécution des lois sur les congrégations religieuses (M., p. 1184); dans la discussion du crédit applicable à la fabrication du matériel nécessaire à l'armement de Paris (M., p. 1222, 1239). Voy. P., t. 6, p. 139, et M., p. 1249, la communication faite à la Chambre par M. le Président. — Obtient un congé (P., t. 6, p. 216; M., p. 1293).

LANGLE (M. le Marquis DE) [Finistère, 6e arr.]. — Est entendu dans la discussion : de la proposition de M. Duvergier de Hauranne, concernant le scrutin secret (M. de 1845, p. 641); de la proposition de loi présentée par MM Dozon et Taillandier, pour la répression du duel (M., p. 1116). — Parle sur un incident introduit à l'occasion de la lecture du procès-verbal de la séance du 27 avril 1845 (M., p. 1127).

LANJUINAIS (M.) [Loire-Inférieure, 3e arr.]. — Dépose une pétition : du sieur Bonfils, qui demande la réunion de la contribution des portes et fenêtres à la contribution foncière (M. de 1845, p. 122) ; des greffiers de justices-de-paix des arrondissements de Nantes et de Châteaubriand (M., p. 881 et 1220). — Est entendu sur : le règlement des comptes de 1842 (*Observations au sujet des adjudications des vivres de la guerre*, M., p. 206. *État de défense de Toulon*, M., p. 207) ; la proposition de loi sur les irrigations (M., p. 327) ; le premier projet de loi de Douanes (*Fers étrangers*, M., p. 754, 756 et 771 à l'erratum) ; le projet de loi concernant les caisses d'épargne (M., p. 981, 990, 1038) ; la loi de crédits extraordinaires applicables à divers services de la guerre et notamment à l'Algérie (*Expédition de Kabylie*, M., p. 1491). — Son rapport sur le projet de loi concernant les correspondances transatlantiques (P., t. 10, an , p. 85 ; M., p. 1716). — Est entendu dans la discussion : du Budget de 1846 (*Avancement des officiers du corps de l'Intendance*, M., p. 1754, 1755) ; du projet de loi concernant la mise en adjudication du chemin de fer de Tours à Nantes (M., p. 1983, 1984) ; sur une pétition qui réclame contre l'assiette de la contribution des portes et fenêtres (M., p. 2059).

LANYER (M.) [Loire, 1er arr.]. — Est entendu dans la discussion du projet de loi relatif : à la police des chemins de fer (M. de 1845, p. 218, 227) ; au rachat des actions de jouissance des canaux (M., p. 339, 370, 371). — Sa proposition ayant pour objet de déclarer inéligible à la Chambre tout citoyen intéressé dans des marchés avec l'Etat, voy. DÉPUTÉS A LA CHAMBRE. — Est entendu sur la prise en considération de cette proposition (M., p. 882). — Dépose des pétitions : de fabricants d'armes de Saint-Etienne (M., p. 788) ; de greffiers de justices-de paix (M., p. 843). — Parle sur : le projet de loi concernant les caisses d'épargne (M., p. 1026) ; la loi collective des crédits supplémentaires et extraordinaires pour 1844 et 1845 (*Administration centrale de la marine*, M., p. 1138) ; le projet de loi de concession du chemin de fer du Nord et de ses embranchements (M., p. 1299, 1304, 1306, 1307, 1308, 1331, 1334, 1357, 1362, 1364, 1381, 1395) ; la loi de crédits extraordinaires applicable à divers services de la guerre et notamment à l'Algérie (*Expédition de Kabylie* (M., p. 1491) ; le projet de loi concernant le régime des esclaves (M., p. 1570) ; la loi de concession des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à Avignon (M., p. 1605, 1613, 1614, 1617 ; le Budget de 1846 (*Article additionnel relatif aux marchés pour fabrication d'armes*, M., p. 1954).

LARABIT (M.) [Yonne, 1er arr.]. — Est entendu dans la discussion : de la loi de concession des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à Avignon (M. de 1845, p. 1602) ; du projet de loi concernant la mise en adjudication du chemin de fer de Paris à Strasbourg et de ses embranchements (*Prolongement vers Mezières de l'embran-*

chement sur Reims, M., p. 1988. *Gare de Paris*, M., p. 1997, 1998. *Passage par Saint-Dizier du chemin de Strasbourg*, M., p. 1998).

LARCY (M. le Baron DE) [Hérault, 2e arr.]. — Prend part à la discussion : du projet de loi relatif à l'établissement d'une surtaxe à l'octroi de la Rochelle (M. de 1845, p. 194) ; du crédit pour dépenses secrètes (M., p. 384). — Dépose une pétition de M. Hyde de Neuville, relative à l'admission des habitants des campagnes dans les hospices des villes (M., p. 687). — Est entendu sur : le deuxième projet de loi de Douanes (*Amendement relatif aux franchises de Marseille*, M., p. 869) ; le crédit applicable à la fabrication du matériel nécessaire à l'armement de Paris (M., p. 1260) ; le Budget de 1846 (*Révision de la législation pénale militaire*, M., p. 1755).

LASALLE (M. DE) [Gironde, 7e arr.]. — Dépose : des pétitions de propriétaires de vignes de la Gironde, sur l'abus des fausses estampes (M. de 1845, p. 896) ; une pétition d'habitants de l'arrondissement de Lesparre, pour demander la suppression de la ligne de poste établie sur la route n° 18 de Bordeaux à Lesparre (M., p. 1165).

LAS-CASES (M. le comte EMMANUEL DE) [Finistère, 2e arr.]. — Est nommé secrétaire (P., t. 1, p. 13 ; M. de 1844, p. 3089). — Dépose une pétition : de mécaniciens et fabricants de Paris, qui demandent la réduction des droits à l'importation des fers aciérés du Nord M. de 1845, p. 650) ; de M. Gauthier, inventeur des voitures dites *Omnibus* (M., p. 670).

LASTEYRIE (M. FERDINAND DE) [Seine, 14e arr.]. — Dépose une pétition du général Sieraski, en faveur des polonais réfugiés décorés de la Légion-d'Honneur (M. de 1845, p. 122) — Est entendu : sur le projet de loi d'organisation du conseil d'État (M , p. 454) ; sur la loi relative aux pensions de retraite des fonctionnaires civils (M., p. 485, 489, 490, 497, 499, 501, 514, 515, 524, 527, 538, 547) ; à l'occasion d'une pétition qui demande la réunion de toutes les dispositions de lois relatives aux contributions indirectes (M., p. 579). — Dépose une pétition : d'électeurs de la Seine, qui sollicitent des modifications à la loi sur la chasse (M., p. 616) ; d'habitants de Montmartre, ayant pour objet d'obtenir la consolidation des terrains de cette commune (M., p. 1165). — Parle sur : la pétition du sieur Lonchamp, qui propose des procédés pour fournir à chaque consommateur le moyen de juger par lui-même de la qualité des étoffes (M., p. 909) ; les crédits applicables à la fabrication du matériel nécessaire à l'armement de Paris (M., p. 1205) ; à la restauration de plusieurs monuments historiques (*Eglise de Saint-Ouen*, M., p. 1262), et à la construction d'un bâtiment destiné aux archives de la cour des comptes (M., p. 1476) ; le Budget de 1846 (*Ob-*

servations sur l'usage de défendre l'accès de certaines parties réservées des églises en y plaçant des barrières, M., p. 1652. *Réorganisation des gardes nationales dissoutes*, M., p. 1666. *Observation sur la nécessité de fixer les droits des propriétaires d'immeubles frappés de servitudes militaires par suite de la fortification de Paris*, M. p. 1810, 1813. *Administration centrale des travaux publics*, M., p. 1817). — Parle dans la discussion des projets de lois de crédits applicables à la restauration de l'hôtel de la Présidence de la Chambre des Députés (M., p. 1963), et aux travaux de réparation de la cathédrale de Paris (M., p. 1978).

LASTEYRIE (M. JULES DE) [Sarthe, 5e arr.]. — Est entendu dans la discussion : de la proposition de M. Duvergier de Hauranne concernant le scrutin secret (M. de 1845, p. 642) ; du deuxième projet de loi de Douanes (*Nacre*, M., p. 829. *Traité avec l'iman de Mascate*, M., p. 831). — Ses observations au sujet d'une interpellation de M. Gaulthier de Rumilly, qui demandait si le Gouvernement se proposait de saisir prochainement les Chambres d'un projet de règlement des pêcheries du littoral (M., p. 1074). — Prend part à la discussion de la loi collective des crédits supplémentaires et extraordinaires pour 1844 et 1845 (*Expédition de la Kabylie*, M., p. 1135. *Affaires de Portendick et d'Albréda*, M., p. 1138, 1154). — Son rapport sur le projet de loi concernant le régime des esclaves dans les colonies (P., t. 8, an., p. 197 ; M., p. 1438). — Est entendu dans la discussion de ce projet de loi (*Discussion générale*, P., t. 9, p. 93 ; M., p. 1539. *Délibération sur les articles*, P., t. 9, p. 114 et suiv. et t. 10, p. 8 à 12 ; M., p. 1552 à 1580 *passim*). — Parle sur : la loi de crédits extraordinaires applicables à divers services de la guerre, et notamment à l'Algérie (*Affaire du Maroc*, M., p. 1490) ; le projet de loi relatif à l'introduction de travailleurs libres dans les colonies (M., p. 1584) ; le Budget de 1846 (*Affaire du Texas*, M., p. 1656. *Algérie*, M., p. 1793. *Etablissement de Mayotte*, M., p. 1872).

LAURANS (M.) [Drôme, 4e arr.]. — Dépose une pétition de porteurs de titres de l'emprunt d'Haïti (M. de 1845, p. 381).

LAURENCE (M.) [Landes, 1er arr.]. — Soumis à la réélection par suite de sa nomination aux fonctions de Directeur général de l'Administration des Contribuions directes (Ordonnance royale du 31 décembre 1844 : B. des L., n° 11738 ; M. de 1845, p. 25). — Réélu, il est admis comme Député et il prête serment (P., t. 1, p. 456 ; M., p. 314 et 361). — Est entendu dans la discussion du premier projet de loi de Douanes (*Brais et goudrons*, M., p. 706, 707).

LAVALETTE (M.) [Mayenne, 1er arr.]. — Est entendu dans la discussion du projet de loi d'organisation du conseil d'État (M. de 1845, p. 443). — Obtient un congé (P., t. 4, p. 24 ; M., p. 811). — Prend

part à la discussion du premier projet de loi de Douanes (*Traité sarde*, M., p. 792); du Budget de 1846 (*Théâtres ayant pour acteurs des enfants*, M., p. 1669. *Soustractions de valeurs confiées à la poste*, M., p. 1936).

LAVIELLE (M.) [Basses-Pyrénées, 1er arr.]. — Est soumis à la réélection par suite de sa nomination aux fonctions de Conseiller à la Cour de cassation (Ordonnance royale du 28 août 1844, M. de 1844, p. 2549). — Réélu, son élection est déclarée régulière (P., t. 1, p. 7; M., p. 3071). — Est admis et prête serment (P., t. 1, p. 20; M. de 1845, p. 50). — Dépose deux pétitions de M. Barrau, ex-géomètre en chef des Basses-Pyrénées, relatives au cadastre (M., p. 162).

LEBOBE (M.) [Seine-et-Marne, 2e arr.]. — Est entendu dans la discussion du projet de loi concernant le rachat des actions de jouissance des canaux (M. de 1845, p. 373). — Dépose des pétitions de cultivateurs, qui réclament des modifications à la loi sur la chasse (M., p. 381); d'habitants de Meaux, tendant à la suppression du prélèvement, au profit du Trésor, du dixième des octrois (M., p. 1088); de propriétaires de Chelles, contre l'interprétation donnée à l'art. 14 de la loi du 21 mai 1836 sur les chemins vicinaux (M., p. 1127). — Ses rapports sur diverses pétitions (M., p. 474, 1050, 2057); sur celle des maire, adjoints et conseillers municipaux de Rouen, qui réclament l'intervention de la Chambre pour obtenir le rétablissement d'une surtaxe à l'octroi de cette ville, sur les alcools (M., p. 2055). — Parle dans la discussion du Budget de 1446 (*Incident au sujet des mesures prises pour remplacer par des travailleurs militaires les ouvriers charpentiers coalisés*, M., p. 1954).

LEDRU-ROLLIN (M.) [Sarthe, 2e arr.] — Dépose une pétition : de Décorés de Juillet, demandant l'institution d'une pension en faveur des plus nécessiteux d'entre eux (M. de 1845, p. 356); de marchands de vin de la banlieue de Paris, qui sollicitent le remplacement des exercices par un autre mode de perception (M., p. 357); d'ouvriers de Rouen, demandant que la durée de la journée de travail dans les ateliers soit fixée par une loi (M., p. 525). — Est entendu sur la proposition de loi concernant la translation du domicile politique (M., p. 591); le timbre des journaux et écrits périodiques (M., p. 619). — Dépose : des pétitions qui demandent une enquête sur la situation commerciale du pays (M., p. 720 et 1632); une pétition de pêcheurs de la Manche contre les fraudes des pêcheurs anglais (M., p. 1080). — Parle sur un incident soulevé dans la discussion de la proposition de loi répressive du Duel (M., p. 1127). — Dépose des pétitions contre l'armement de Paris (M., p. 1165, 1179, 1203). — Prend part à la discussion de la loi collective des crédits supplémentaires et extraordinaires pour 1844 et 1845 (*Affaire du comptoir d'Albréda*, M., p. 1153). — Est entendu dans la discussion du projet de loi

concernant : le régime des esclaves (M., p. 1526, 1554, 1569, 1580) ; le Budget de l'Etat pour 1846 (*Discussion générale*, M., p. 1633. *Immeubles frappés de servitudes militaires par suite de la fortification de Paris*, M., p. 1811, 1812. *État naval de la France*, M., p. 1830. *Distribution des bourses dans les colléges royaux*, M., p. 1898. *Incident relatif aux mesures prises pour remplacer par des travailleurs militaires les ouvriers charpentiers coalisés*, M., p. 1953, 1954).

LEFEBVRE (M. JACQUES) [Seine, 2e arr.]. — Est entendu dans la discussion du projet de loi concernant le rachat des actions de jouissance des canaux (M. de 1845, p. 372). — Dépose une pétition de commerçants de Paris, qui demandent l'admission en France de certains produits de la Chine, aujourd'hui prohibés (M., p. 472). — Parle sur le premier projet de loi de Douanes (*Soieries de la Chine*, M., p. 802, 813) ; le projet de loi concernant les Caisses d'épargne (M., p. 993). — Prend part à la discussion : de la proposition de M. Moret de Bort, pour la conversion des rentes cinq pour cent (M., p. 1075, 1076) ; du projet de loi de concession du chemin de fer du Nord et de ses embranchements (M., p. 1332). — Dépose une pétition de la Chambre syndicale des entrepreneurs de bâtiments du département de la Seine (M., p. 1613).

LÉGION-D'HONNEUR.

1. — Texte de la proposition de loi présentée par M. de l'Espinasse, pour le remboursement des retenues exercées de 1814 à 1820 sur le traitement des chevaliers, officiers et commandeurs de cet ordre [13 février 1845] (P., t. 1, p. 475 ; M., p. 330). — Le développement est retiré de l'ordre du jour du 18 février, sur la demande de l'auteur de la proposition (P., t. 2, p. 43 ; M., p. 368).

2. — Exposé des motifs et texte d'un projet de loi présenté par M. Martin du Nord, Garde des sceaux, ayant pour objet de régler l'emploi des excédants de recettes disponibles des budgets de la Légion d'Honneur [17 février 1845] (P., t. 2, an., p. 1er ; M., p. 379). — Commission (F. no 44 ; M., p. 423). — Rapport, par M. Moreau de la Meurthe [8 avril] (P., t. 4, an., p. 319). — Discussion [11 avril] (P., t. 4, p. 169 ; M., p. 948) : MM. de Beaumont de la Somme, Boudousquié, F. Delessert, de l'Espinasse, Falchiron, Martin du Nord, *Garde des Sceaux*, Moreau de la Meurthe, *Rapporteur*, Oudinot. — Scrutin sur l'ensemble du projet de la Commission amendé par l'introduction d'une disposition additionnelle de M. de l'Espinasse : adoption [même séance] (P., t. 4, p. 177 ; M., p. 950). — Loi du 21 juin 1845 (B. des L., no 12042 ; M., p. 1865).

3. — Incident au sujet du domaine d'Écouen, voy. BUDGET GÉNÉRAL DE L'ÉTAT POUR 1846, *Services spéciaux*.

4. — Article additionnel introduit au Budget, à l'effet d'ordonner

la publication au Moniteur des nominations dans l'ordre, voy. BUDGET GÉNÉRAL DE L'ÉTAT POUR 1846, *Services spéciaux.*

LÉGISLATION PÉNALE MILITAIRE. — Incident y relatif, voy. BUDGET GÉNÉRAL DE L'ÉTAT POUR 1846, *Guerre.*

LE GORREC (M.) [Côtes-du-Nord, 4e arr.]. — Dépose une pétition des habitants de Guernesen, relative à l'achèvement de la route royale n° 164 *bis* (M. de 1845, p. 933).

LEGRAND (M.) [Manche, 7e arr.], *Sous-Secrétaire d'État des Travaux publics.* — Prend part à la discussion : du règlement des comptes du Budget de 1842 (*Prêts aux compagnies de chemins de fer*, M. de 1845, p. 203) ; du projet de loi relatif à la police des chemins de fer (M., p. 218, 222, 230); du projet de loi concernant le rachat des actions de jouissance des canaux (M., p. 369); du projet de loi de concession du chemin de fer du Nord et de ses embranchements (P., t. 6, p. 232 et suiv., t. 7, p. 4, et t. 8, p. 27 à 32 ; M., p. 1298 à 1385, *passim*); de la loi de concession des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à Avignon (P., t. 10, p. 66, 96, 127; M., p. 1595, 1602, 1608, 1618); du Budget de 1846 (*Administration centrale des travaux publics*, P., t. 12, p. 92; M., p. 1817. *Incident au sujet de la police du roulage* P., t. 12, p. 102 ; M., p. 1818. *Amélioration des routes royales aux abords de Paris*, M., p. 1818. *Rétablissement proposé des Barrières sur les routes*, P., t. 12, p. 131 ; M., p. 1827); du projet de loi concernant la mise en adjudication des chemins de fer de Tours à Nantes et de Paris à Strasbourg, ainsi que des embranchements de ce dernier chemin (*Art. 41 du cahier des charges du chemin de Tours*, P., t. 13, p. 165, 171; M., p. 1983, 1984. *Emplacement dans Paris de la Gare du chemin de Strasbourg*, P., t. 13, p. 196; M., p. 1998. *Passage par Saint-Dizier*, P., t. 13, p. 198; M., p. 1999). — Propose un amendement au cahier des charges de l'embranchement de Fécamp sur le chemin de Rouen au Hâvre (P., t. 13, p. 218; M., p. 2005).

LELORGNE D'IDEVILLE (M. le Baron) [Allier, 2e arr.] — Dépose une pétition : des employés de la sous-préfecture de La Palisse (M. de 1845, p. 660). — En vertu de l'art. 82 du règlement, il demande la priorité en faveur d'une pétition des habitants de Vichy, qui sollicitent une loi pour la conservation des eaux minérales de leur ville (M., p. 1652). — Obtient un congé (P., t. 9, p. 138; M., p. 1564).

LEMAIRE (M.) [Oise, 3e arr.]. — Dépose des pétitions de cultivateurs du canton de Pont-Saint-Maxence (M. de 1845, p. 586) ; d'instituteurs communaux du canton de Creil (*ibid*); d'officiers en réforme sans traitement (M., p. 1105); de maîtres carriers (M., p. 1285).

LEMERCIER (M. le Baron) [Charente, 3e arr.]. — Est entendu dans la discussion du projet de loi concernant le régime législatif des colonies (M. de 1845, p 1558). — Ses rapports sur des pétitions (M., p. 2068).

LENOBLE (M.) [Marne, 6e arr.]. — Ses rapports sur des pétitions (M. de 1845, p. 347, 406, 578 et 592 à l'errata). — Dépose une pétition d'habitants de Vitry-le-Français, relative aux servitudes militaires (M., p. 496). — Son rapport sur un projet de loi modificative des circonscriptions électorales pour la nomination des membres du Conseil général de Saône-et-Loire (P., t. 11, an., p. 459; M., p. 1886).

LE PELETIER D'AUNAY (M. le Baron) [Seine-et-Oise, 6e arr.]. — Est nommé Vice-Président de la Chambre (P., t. 1, p. 344; M. de 1845, p. 258). — Prend part à la discussion du Budget de 1846 (*Frais de représentation des Lieutenants-généraux*, M., p. 1754).

LE RAY (M. le contre-amiral) [Loire-Inférieure, 6e arr.]. — Obtient un congé (P., t. 1, p. 19 et 41; M. de 1845, p. 51 et 131). — Parle sur un incident au sujet de l'entrée de M. Lacoudrais au Conseil d'amirauté, sans qu'il ait été fait application à ce Député de la loi du 12 septembre 1830 (M., p. 567). — Prend part à la discussion du premier projet de loi sur les Douanes (*Francisation des navires*, M., p. 807). — Obtient un congé (P., t. 4, p. 60; M., p. 843). — M. d'Angeville donne lecture d'un amendement au second projet de loi de Douanes, proposé par M. Leray, et relatif au droit de tonnage de Marseille (M., p. 866). — Son rapport sur un projet de loi ayant pour objet d'accorder une pension à la veuve et aux enfants d'un marin grec tué par le feu d'un bâtiment français (P., t. 6, an., p. 343; M., p. 1287). — Est entendu sur : le projet de loi concernant le régime législatif des colonies (M., p. 1522); le Budget de 1846 (*Service sanitaire*, M., p. 1736. *Capitaines de corvette*, M., p. 1846).

LESEIGNEUR (M.) [Seine-Inférieure, 11e arr.]. — Dépose une pétition des instituteurs primaires du canton de Valmon (M. de 1845, p. 381). — Parle dans la discussion de la loi sur les pensions de retraite des fonctionnaires civils (M., p. 499). — Sur une pétition qui demande la modification des dispositions du Code de commerce relatives aux protêts (M., p. 962). — Prend part à la discussion du projet de loi concernant : les Caisses d'épargne (M., p. 1049); le Budget de 1846 (*Pêches du hareng et du maquereau*, M., p. 1712 et 1876).

LESTIBOUDOIS (M.) [Nord, 2e arr.]. — Dépose une pétition d'ouvriers de la ville de Lille, qui se plaignent de la concurrence que leur font les détenus travaillant dans les maisons centrales (M. de 1845, p. 192). — Est entendu sur : la proposition de loi concernant

armateurs pour la pêche de s'approvisionner de sel français, M., p. 1712, 1713. *Magistrature coloniale*, M., p. 1872. Recettes : *Transport par navires étrangers des tabacs achetés pour le compte de l'État*. M., p. 2039, 2040). — Parle sur une pétition du maire et des conseillers municipaux de Rouen, qui sollicitent le rétablissement d'une surtaxe à l'octroi de cette ville sur les alcools (M., p. 2056.

LEYRAUD (M.) [Creuse, 1er arr.]. — Est entendu sur la proposition de loi concernant la translation du domicile politique (M. de 1845, p. 604).

LHERBETTE (M.) [Aisne, 6e arr.]. — Prend part à la discussion du projet de loi relatif à la police des chemins de fer (M., p. 232). — Demande la mise à l'ordre du jour de la proposition de loi relative à l'admission aux emplois dans les services publics, et, à cette occasion entretient la Chambre de la destitution récente d'un Député fonctionnaire (M. de 1845, p. 245). — Est entendu sur : le projet de loi de crédit applicable à l'achèvement de plusieurs édifices publics (*Archives du Royaume*, M., p. 247. *École d'Alfort*, ibid.); le projet de loi concernant le rachat des actions de jouissance des canaux (M., p. 336, 337); le crédit pour dépenses secrètes (*Incident relatif à la destitution de deux fonctionnaires, membres des Chambres législatives*, M., p. 381); le projet de loi d'organisation du conseil d'État (M., p. 442); la loi sur les pensions de retraite des fonctionnaires civils (M., p. 488); le premier projet de Douanes (*Tarifs du traité sarde*, M., p. 788, 792, 801 et 817 à l'errata. *Fontes brutes*, M., p. 804 et 817 à l'errata). — Ses observations au sujet de la demande faite par M. de Vatry, de renvoyer la proposition relative aux Députés intéressés dans des marchés avec l'État, à la Commission d'examen de la proposition de M. de Rémusat (M., p. 883). — Parle sur : le projet de loi concernant la contrefaçon en France des ouvrages littéraires ou artistiques publiés en Sardaigne (M., p. 934); le projet de loi pour la suppression des droits et des vacations attribués aux juges-de-paix (M., p. 1437); le projet de loi de crédit applicable à la construction d'un bâtiment destiné aux archives de la cour des comptes (*Incident au sujet de l'exécution des lois qui prescrivent la réunion, dans un dépôt central, des titres et archives des administrations publiques*, M., p. 1476); le projet de loi concernant le régime des esclaves (M., p. 1557, 1558); le budget de l'État pour 1846 (Dépenses : *Retard apporté à la sanction du projet de loi concernant l'organisation du conseil d'État*, M., p. 1637. *Dispenses des droits de sceau*, *Collation de titres nobiliaires*, M., p. 1637, 1638. *Concentration des différentes archives spéciales au dépôt général des Archives du Royaume*, M., p. 1665. *Partage à faire entre les Archives du Royaume et la Bibliothèque royale, des titres et documents y déposés*, M., p. 1666. *Gardes nationales dissoutes*, *Suspension des revues de la garde nationale de Paris*, M., p. 1666.

Incident à l'occasion du chapitre : Ouvrages d'art et décoration d'édifices publics, M., p. 1669, erratum 1698. *Traitement des professeurs des écoles vétérinaires*, M., p. 1706. *Haras*, M., p. 1708. *Observations relatives aux professeurs titulaires des facultés exemptés de faire leurs cours*, M., p. 1877. *Bibliothèques publiques*, M., p. 1918. Recettes : *Timbre des journaux*, M., p. 2033, 2034. *Fonds avancés, pour le compte de l'État, par les consuls et autres agents*, M., p. 2036.)

LIADIÈRES (M.) [Basses-Pyrénées, 5e arr.]. — Est entendu sur : l'Adresse au Roi (*Discussion générale*, M. de 1845, p. 124) ; le Crédit pour dépenses secrètes (M., p. 394) ; la proposition de M. Muret de Bort, concernant les rentes cinq pour cent (M., p. 1060, 1072, 1080) ; le Crédit applicable à la fabrication du matériel nécessaire à l'armement de Paris (M., p. 1251). — Ses rapports sur des projets de lois de crédits applicables : à la construction de l'arsenal d'Amiens (P., t. 8, an., p. 497 ; M., p. 1479) ; à la reconstruction de divers ponts (P., t. 9, an., p. 481 ; M., p. 1639). — Prend part à la discussion du budget de 1846 (*Subventions aux théâtres*, M., p. 1669, erratum 1698. *Capitaines de corvette*, M., p. 1848).

LIBERTÉ individuelle, voy. CODE D'INSTRUCTION CRIMINELLE.

LIMITES de départements, d'arrondissements, de cantons et de communes (Modifications de).

Commission d'examen des projets de lois (F. n° 44 ; M. de 1843, p. 423).

LOIS.

AIN.

1. — [Erection en commune, sous le nom de *Plagnes*, des sections de Plagnes, de Très-Moréal et de Chaillet]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 5, an., p. 371 ; M. de 1845, p. 1139). — Rapport, par M. Salgues (P., t. 8, an., p. 90 ; M., p. 1441). — Adoption (P., t. 8, p. 89 ; M., p. 1433). — Loi du 4 juin 1845 (B. des L., n° 12015).

2. — [Nouvelle délimitation des communes de *Belley*, de *Brens*, et de *Virignin*]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 5, an., p. 374 ; M. de 1845, p. 1139). — Rapport, par M. Proa (P., t. 6, an., p. 420 ; M., p. 1310). — Adoption (P., t. 8, p. 83 ; M., p. 1433). — Loi du 4 juin 1845 (B. des L., n° 12015).

ARDÈCHE [Erection de la section de *La Bastide* en commune]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 12, an., p.

19 ; M. de 1845, p. 1922). — Rapport, par M. Marquis (P., t. 12, an., p. 33 ; M., p. 1963). — Adoption (P., t. 13, p. 142 ; M., p. 1977). — Loi du 9 juillet 1845 (B. des L., n° 12083).

Ardennes [Nouvelle délimitation des cantons nord et sud de *Sédan*, par suite de rectification des limites des communes de *Donchéry* et de *Bosseval-Briancourt*]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 5, an., p. 377 ; M. de 1845, p. 1159). — Rapport, par M. de Ladoucette (P., t. 6, an., p. 181 ; M., p. 1241). — Adoption (P., t. 6, p. 176 ; M., p. 1270). — Loi du 4 juin 1845 (B. des L., n° 12015).

Ariège [Nouvelle délimitation des cantons de *Fossat* et de *Pamiers* sur les communes de *Pailhès* et de *Madières*]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 12, an., p. 22 ; M. de 1845, p. 1922). — Rapport, par M. Goury (P., t. 12, an., p. 234). — Adoption (P., t. 13, p. 4 ; M., p. 1930). — Loi du 9 juillet 1845 (B. des L., n° 12083).

Aube [Nouvelle délimitation des cantons de *Marcilly-le-Hayer* et de *Romilly-sur-Seine*, sur le territoire des communes de *Saint-Pierre-de-Bossenay* et de *Saint-Martin-La-Fosse*]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 12, an., p. 25 ; M. de 1845, p. 1922). — Rapport, par M. de Ladoucette (P., t. 12, an., p. 248). — Adoption (P., t. 13, p. 5 ; M., p. 1930). — Loi du 9 juillet 1845 (B. des L., n° 12083).

Aveyron.

1. — [Erection en commune de la section de *Brasc*]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 10, an., p. 518). — Rapport, par M. de Loynes (P., t. 12, an., p. 93). — Adoption (P., t. 12, p. 162 ; M., p. 1845). — Loi du 19 juillet 1845. (B. des L., n° 12119).

2. — [Erection en commune de la section de *Viala-du-Pas-de-Jaux*]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 11, an., p. 3 ; M. de 1845, p. 1879). — Rapport, par M. Goury (P., t. 12, an., p. 84 ; M., p. 1841). — Adoption (P., t. 12, p. 164). — Loi du 19 juillet 1845 (B. des L., n° 12119).

Charente.

1. — [Réunion en une seule, des communes de *Sonneville* et de *Lignières*]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 12, an., p. 28 ; M. de 1845, p. 1922). — Rapport, par M. de Loynes (P., t. 12, an., p. 272 ; M., p. 1940). — Adoption (P., t. 13, p. 111 ; M., p. 1961). — Loi du 9 juillet 1845 (B. des L., n° 12083).

2. — [Réunion en une seule des communes de *Courbillac* et d'*Herpes*]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 12,

an., p. 39 ; M. de 1845, p. 1922).—Rapport, par M. de Loynes (P., t. 12, an., p. 264). — Adoption (P., t. 13, p. 110 ; M., p. 1961). — Loi du 9 juillet 1845 (B. des L., n° 12084)

3.—[Réunion en une seule des communes de *Dignac* et de *Beaulieu-Cloulas*]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 12, an., p. 33 ; M. de 1845, p. 1922). — Rapport, par M. de Loynes (P., t. 12, an., p. 268). — Adoption (P., t. 13, p. 110 ; M., p. 1961). — Loi du 9 juillet 1845 (B. des L., n° 12083).

Corse.

1.—[Nouvelle délimitation des cantons de *Bastelica* et d'*Ajaccio*, par suite de la réunion du territoire dit l'*Isolo* à la commune d'*Ajaccio*]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 12, an., p. 36 ; M. de 1845, p. 1923). — Rapport, par M. Manuel (P., t. 12, an., p. 231). — Adoption (P., t. 13, p. 3 ; M., p. 1930). — Loi du 9 juillet 1845 (B. des L., n° 12084).

2.—[Erection en commune de la section de *Ghinosaccia*]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 12, an., p. 37 ; M. de 1845, p. 1923). — Rapport, par M. Manuel (P., t. 12, an., p. 228). — Adoption (P., t. 13, p. 3 ; M., p. 1930). — Loi du 9 juillet 1845 (B. des L., n° 12083).

Dordogne [Nouvelle délimitation des cantons de *Montpont* et de *Saint-Aulaye*, par suite de la réunion à la commune de *Saint-Vincent Jalmoutier*, d'une partie du territoire d'*Echourgnac*]. —Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 12, an., p. 39; M. de 1845, p. 1923.). — Rapport, par M. de Ladoucette (P., t. 13, an., p. 21).— Adoption (P., t. 13, p. 141 ; M., p. 1977). — Loi du 19 juillet 1845 (B. des L., n° 12119).

Drôme [Erection en commune de la section de *Francillon*]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 12, an., p. 41; M. de 1845, p. 1923). — Rapport, par M. Giraud (P., t. 13, an., p. 28 ; M., p. 1969). — Adoption (P., t. 13, p. 141 ; M., p. 1977). — Loi du 19 juillet 1845 (B. des L., n° 12119).

Eure.

1.—[Réunion en une seule, sous la dénomination de *Bezu-Saint-Eloy*, des deux communes de Bezu-le-Long et de Saint-Eloi]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 5, an., p. 379 ; M. de 1845, p. 1139). —Rapport, par M. Marquis (P., t. 8, an., p. 63 ; M., p. 1421). — Adoption (P., t. 8, p. 86 ; M., p. 1433). — Loi du 4 juin 1845 (B. des L., n° 12015).

2. — [Nouvelle délimitation des arrondissements de *Louviers* et des *Andelys*, sur le territoire des communes de *Tosny-de-Gaillon*

et des *Andelys*]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 8, an., p. 624; M. de 1845, p. 1480). — Rapport, par M. Goury (P., t. 9, an., p. 513). — Adoption (P., t. 10, p. 145; M., p. 1631). — Loi du 15 juillet 1845 (B. des L., n° 12100).

3. — [Réunion en une seule, des communes de *Bailleul* et de *Chavigny*]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 12, an., p. 44; M. de 1845, p. 1923). — Rapport, par M. de Loynes (P., t. 12, an., p. 281). — Adoption (P., t. 13, p. 112; M., p. 1961). — Loi du 9 juillet 1845 (B. des L., n° 12084).

4. — [Réunion en une seule des communes de *La-Salle-Coquerel* et de *Crosville-la-Vieille*]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 12, an., p. 46; M. de 1845, p. 1923). — Rapport, par M. de Loynes (P., t. 12, an., p. 285). — Adoption (P., t. 13, p. 112; M., p. 1961). — Loi du 9 juillet 1845 (B. des L., n° 12083).

5. — [Réunion en une seule des communes de *Claville* et de *Neuville*]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 12, an., p. 48; M. de 1845, p. 1923). — Rapport, par M. de Loynes (P., t. 12, an., p. 277). — Adoption (P., t. 13, p. 111; M., p. 1961). — Loi du 9 juillet 1845 (B. des L., n° 12083).

Gironde [Réunion de la section de *Potensac* à la commune d'*Ordonnac*]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 5, an., p. 381; M. de 1845, p. 1139). — Rapport, par M. de Loynes (P., t. 6, an., p. 257; M., p. 1241). — Adoption (P., t. 6, p. 173; M., p. 1270). — Loi du 4 juin 1845 (B. des L., n° 12015).

Ille-et-Vilaine.

1. — [Réunion de la commune de *Saint-Germain-des-Prés*, à la commune de *Lohéac*, et, par suite, nouvelle délimitation des cantons de *Maure* et de *Pipriac*]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 5, an., p. 383; M. de 1845, p. 1139). — Rapport, par M. de Loynes (P., t. 6, an., p. 261; M., p. 1241). — Adoption (P., t. 6, p. 174; M., p. 1270). — Loi du 4 juin 1845 (B. des L., n° 12015).

2. — [Nouvelle délimitation des cantons *Sud* et *Nord* de Vitré; changement de leurs noms en ceux de cantons *Est* et *Ouest*]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 12, an., p. 50; M. de 1845, p. 1923). — Rapport, par M. de Ladoucette (P., t. 13, an., p. 25; M., p. 1969). — Adoption (P., t. 13, p. 189; M., p. 1997). — Loi du 19 juillet 1845 (B. des L., n° 12119).

Indre-et-Loire [Réunion de la commune de *Saint-Etienne* à la ville de *Tours*]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 5, an., p. 386; M. de 1845, p. 1140). — Rapport, par M. Manuel (P., t. 8, an., p. 35). — Adoption (P., t. 10, p. 144; M., p. 1631). — Loi du 24 juin 1845 (B. des L., n° 12031).

Loir-et-Cher [Nouvelle délimitation des cantons de *Neung* et de *Romorantin*, sur le territoire des communes de *Montrieux* et de *Vernou*]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 11, an., p. 9; M. de 1245, p. 1879). — Rapport, par M. de Ladoucette (P., t. 12, an., p. 106). — Adoption (P., t. 12, p. 163; M., p. 1845). — Loi du 19 juillet 1845 (B. des L., n° 12119).

Loire [Erection de la section du *Coteau* en commune]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 12, an., p. 53; M. de 1845, p. 1923). — Rapport, par M. de Ladoucette (P., t. 12, an., p. 256; M., p. 1939). — Adoption (P., t. 13, p. 109; M., p. 1961). — Loi du 9 juillet 1845 (B. des L., n° 12084).

Loire (Haute-).

1. — [Réunion des communes de *Védrines* et de *Vieille-Brioude*]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 5, an., p. 391; M. de 1845, p. 1140). — Rapport, par M. Giraud (P., t. 8, an., p. 82; M., p. 1441). — Adoption (P., t. 8, p. 88; M., p. 1433). — Loi du 4 juin 1845 (B. des L., n° 12015).

2. — [Suppression de la commune de *Labrousse*, et réunion de son territoire aux communes d'*Agnat* et de *Chaniat*, et, par suite, nouvelle délimitation des cantons de *Brioude* et d'*Auzon*]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 5, an., p. 393; M. de 1845, p. 1140). — Rapport, par M. Giraud (P., t. 8, an., p. 86; M., p. 1441). — Adoption (P., t. 8, p. 88; M., p. 1433). — Loi du 4 juin 1845 (B. des L., n° 12015)

3. — [Erection en commune, sous le nom de *Beaux*, de sections distraites des territoires d'*Yssengeaux* et de *Retournac*]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 5, an., p. 395; M. de 1845, p. 1140). — Rapport, par M. Giraud (P., t. 8, an., p. 65; M., p. 1422). — Adoption (P., t. 8, p. 86; M., p. 1433). — Loi du 4 juin 1845 (B. des L., n° 12015).

4. — [Réunion du village du *Crouzet* à la commune de *Saint-Privat-du-Dragon*]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 8, an., p. 239; M. de 1845, p. 1463). — Rapport, par M. Goury (P., t. 9, an., p. 1; M., p. 1511). — Adoption (P., t. 9, p. 140; M., p. 1564). — Loi du 12 juin 1845 (B. des L., n° 12030).

5. — [Nouvelle délimitation des cantons de *Pinols* et de *La Voute*, par suite de la réunion au territoire de la commune d'*Arlet*, d'une portion du territoire de *Ferrussac*]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 12, an., p. 56; M. de 1845, p. 1923). — Rapport, par M. Giraud (P., t. 12, an., p. 300; M., p. 1940). — Adoption (P., t. 13, p. 114; M., p. 1962). — Loi du 19 juillet 1845 (B. des L., n° 12119).

Loiret [Réunion à la commune de *Villorceau*, de portions du territoire des communes de *Tavers* et de *Cravant*]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 11, an., p. 6; M. de 1845,

p. 1879). — Rapport, par M. Goury (P., t. 12, an., p. 316). — Adoption (P., t. 13, p. 116; M., p. 1962). — Loi du 19 juillet 1845 (B. des L., nº 12119).

Lot [Erection en commune de la section de *Lamativie*]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 5, an., p. 398; M. de 1845, p. 1140). — Rapport, par M. de Ladoucette (P., t. 6, an., p. 277; M., p. 1241). — Adoption (P., t. 6, p. 175; M., p. 1270). — Loi du 4 juin 1845 (B. des L., nº 12015).

Morbihan [Nouvelle délimitation des communes de *Mohon* et de la *Trinité*]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 11, an., p. 12; M. de 1845, p. 1879). — Rapport, par M. Giraud (P., t. 12, an., p. 119; M., p. 1924). — Adoption (P., t. 13, p. 2; M., p. 1930).

Moselle.

1. — [Nouvelle délimitation des cantons de *Bitche* et de *Volmunster*, sur les territoires des communes de *Bitche* et *d'Hottevillier*]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 8, an., p. 242). — Rapport, par M. de Ladoucette (P., t. 9, an., p. 5). — Adoption (P., t. 9, p. 110; M., p. 1564). — Loi du 12 juin 1845 (B. des L., nº 12,030).

2. — [Erection en commune de la section de *Saint-Louis*]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 12, an., p. 59; M. de 1845, p. 1923). — Rapport, par M. de Ladoucette (P., t. 12, an., p. 260; M., p. 1940). — Adoption (P., t. 13, p. 109; M., p. 1961). — Loi du 9 juillet 1845 (B. des L., nº 12084).

Orne [Nouvelle délimitation des communes de *Laigle* et de *Saint-Sulpice-sur-Rille*]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 12, an., p. 62; M. de 1845, p. 1923). — Rapport, par M. Marquis (P., t. 12, an., p. 304). — Adoption (P., t. 13, p. 115; M., p. 1962). — Loi du 9 juillet 1845 (B. des L., nº 12083).

Pyrénées (Basses-).

1. — Réunion en une seule des communes de *Bentayou* et de *Sérée*]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 5, an., p. 401; M. de 1845, p. 1140). — Rapport, par M. de Loynes (P., t. 6, an., p. 265; M., p. 1242). — Adoption (P., t. 6, p. 174; M., p. 1270). — Loi du 4 juin 1845 (B. des L., nº 12015).

2. — [Suppression de la commune de *Serres*; réunion d'une partie de son territoire à la commune de Saint-Jean-de Luz, et de l'autre partie, à la commune d'Ascain]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 11, an., p. 15; M. de 1845, p. 1879). — Rapport, par M. de Loynes (P., t. 12, an., p. 97). — Adoption (P., t. 12, p. 162; M., p. 1845). — Loi du 19 juillet 1845 (B. des L., nº 12119).

PYRÉNÉES (Hautes-).

1. — [Erection en commune du hameau d'*Escoudaux*]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 12, an., p. 65; M. de 1845, p. 1923). — Rapport, par M. de Ladoucette (P., t. 12, an., p. 244). — Adoption (P., t. 13, p. 5; M., p. 1930). — Loi du 9 juillet 1845 (B. des L., n° 12084).

2. — [Réunion de la commune de *Vieille-Adour* au canton de *Tarbes* (Sud)]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 12, an., p. 68; M. de 1845, p. 1924). — Rapport, par M. de Ladoucette (P., t. 12, an., p. 241). — Adoption (P., t. 13, p. 4; M., p. 1930). — Loi du 9 juillet 1845 (B. des L., n° 12084).

SAÔNE-ET-LOIRE [Réunion, en une seule, des communes de *Saint-Martin-des-Champs* et de *Saint-Jean-des-Vignes*]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 5, an., p. 404; M. de 1845, p. 1140). — Rapport, par M. Marquis (P., t. 8, an., p. 57; M., p. 1421). — Adoption (P., t. 8, p. 85; M., p. 1433). — Loi du 4 juin 1845 (B. des L., n° 12015).

SARTHE [Réunion de la section de *Saint-Ouen* à la commune de *Coulaines*]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 11, an., p. 18; M. de 1845, p. 1879). — Rapport, par M. Marquis (P., t. 12, an., p. 308). — Adoption (P., t. 13, p. 115; M., p. 1962). — Loi du 19 juillet 1845 (B. des L., n° 12119).

SEINE-ET-OISE [Nouvelle délimitation des cantons de *Montfort-l'Amaury* et de *Marly-le-Roi*, par suite de la réunion à la commune de *Neauphle-le-Château*, d'une partie du territoire de *Plaisir*]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 12. an., p. 70; M. de 1845, p. 1924). — Rapport, par M. de Loynes (P., t. 12, an., p. 289). — Adoption (P., t. 13, p. 113; M., p. 1961). — Loi du 19 juillet 1845 (B. des L., n° 12119).

VAR [Réunion à la commune du *Plan-Latour* de plusieurs hameaux dépendant de la commune de *Sainte-Maxime*]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 5, an., p. 407; M. de 1845, p. 1140). — Rapport, par M. Proa (P., t. 6, p. 289; M., p. 1225). — Adoption (P., t. 6, p. 177; M., p. 1270). — Loi du 4 juin 1845 (B. des L., n° 12015).

VAUCLUSE [Erection en commune de la section des Paluds, sous la dénomination d'*Althen-des-Paluds*]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 5, an., p. 410; M. de 1845, p. 1140). — Rapport, par M. de Ladoucette (P., t. 6, an., p. 425; M., p. 1310). — Adoption (P., t. 8, p. 84; M., p. 1433). — Loi du 4 juin 1845 (B. des L., n° 12015).

VIENNE.

1. — [Réunion en une seule, des communes de *Chasseignes* et de *Mouterre*]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 5,

an., p. 413; M. de 1845, p. 1140). — Rapport, par M. Salgues P., t. 6, an., p. 298; M., p. 1242). — Adoption (P., t. 6, p. 178; M., p. 1270). — Loi du 4 juin 1845 (B. des L., n° 12015).

2. — [Réunion à la commune de *Châtellerault* d'une partie du territoire de *Naintré*]. — Exposé des motifs et texte du projet de loi (P., t. 12, an., p. 73; M. de 1845, p. 1924). — Rapport, par M. Giraud (P., t. 12, an., p. 294). — Adoption (P., t. 13, p. 114; M., p. 1961). — Loi du 9 juillet 1845 B. des L., n° 12084).

LIVRES OFFERTS EN HOMMAGE A LA CHAMBRE. — Par : M. le baron de Ladoucette, Député, *Mélanges* (P., t. 1, p. 5; M., de 1844, p. 3075). — M. Barbet, *Du Célibat des prêtres* (P., t. 1, p. 15; M. de 1845, p. 4). — M. le marquis d'Audiffret, *La libération de la propriété* (P., t. 1, p. 19). — M. Saint-Albin Berville, Député, *Fragments oratoires et littéraires* (P., t. 1, p. 343; M., p. 258.) — M. Curel, *Parti à prendre sur la question des enfants trouvés* (P., t. 1, p. 411; M., p. 286). — M. de Sade, Député, *Congrès des Agriculteurs du nord de la France* (P., t. 1, p. 438; M., p. 304). — M. Gasc, 1° *Etudes historiques et critiques sur l'instruction secondaire*, 2° *La Réforme et la Ligue universitaire* (*Ibid.*). — M. de Bicquilley, *Rapport sur la question de l'embrigadement des gardes-champêtres* (P., t. 1, p. 516; M., p. 345). — M. Séruzier, *Précis historique sur les Codes français* (P., t. 2, p. 1re; M., p. 356). — M. J. Lechevalier, *De l'Avenir de la monarchie représentative en France* (P., t. 2, p. 68; M., p. 381.) — MM. Gourliens, Grillon et Biet, *Choix d'édifices construits en France* (P., t. 2, p. 359; M., p. 537). — M. Schmidt, *Annuaire historique et biographique des hommes vivants* (P., t. 3, p. 16; M., p. 586). — M. Rouvellat de Cussac, *Situation des esclaves dans les colonies françaises* (*Ibid.*). — La Société d'émulation de Brest, *Annuaire de Brest et du Finistère* (*Ibid.*). — M. Hébert, *De l'utilité d'un système général d'Immatriculation des hommes, des immeubles et des titres* (P., t. 3, p. 77 et t. 11, p. 109; M., p. 640 et 1752). — M. Cardini, *Dictionnaire d'hippiatrique* (P., t. 3, p. 95; M., p. 650). — M. Duboys-Aimé, *De la justice criminelle en Toscane et de la peine de mort* (P., t. 3, p. 158; M., p. 702). — M. A. Vattemare, de la part des Etats de New-Yorck, Massachusetts et Maine, *Lois, Journaux et documents* publiés par les législateurs de ces États (P., t. 3, p. 189; M., p. 720). — M. Viennet, *Epitres et Satires* (P., t. 3, p. 264; M. p. 788). — M. l'abbé Castelli, *De l'Esclavage en général et de l'Emancipation des noirs* (P., t. 4, p. 84; M., p. 863). — M. Remy, *Science des conjugaisons* (P., t. 5, p. 1re; M., p. 976). — M. de Tapiès, *La France et l'Angleterre* (P., t. 5, p. 141; M., p. 1080). — M. Panckoucke, *Tables du Moniteur pour* 1844 (P., t. 5, p. 170; M., p. 1088). — M. de Brotonne, *Civilisation primitive* (P., t. 5, p. 300). — Le Conseil d'Administration de la société pour l'instruction élémentaire, *Journal*

des côtes, M. de 1845, p. 207. *Refonte des monnaies*, M., p. 209); la police des chemins de fer (M., p. 217, 218, 221, 222); la restauration de plusieurs établissements publics (*Ecole vétérinaire de Lyon*, M., p. 258, 259). — Prend part à la discussion : de la proposition de loi relative aux conditions d'admission et d'avancement dans les emplois publics (M., p. 267); du projet de loi sur le rachat des actions de jouissance des canaux (M., p. 337, 338, 372, 373); de la loi sur les pensions de retraite des fonctionnaires de l'ordre civil (M., p. 489, 500); du projet de loi de crédit applicable aux hospices et bureaux de charité (M., p. 670, 671); de la proposition de M. Muret de Bort, concernant les rentes cinq pour cent (M., p. 1084); de la loi collective des crédits supplémentaires et extraordinaires pour 1844 et 1845 (*Dénaturation du sel destiné à l'agriculture*; M., p. 1158); du projet de loi de concession du chemin de fer du Nord et de ses embranchements (M., p. 1298, 1303, 1308, 1316, 1331, 1357, 1359, 1363, 1381, 1383, 1384, 1395); de la proposition de M. Demesmay tendant à réduire l'impôt du sel (M., p. 1456); de la loi de concession du chemin de fer de Paris à Lyon et de Lyon à Avignon (M., p. 1592, 1608, 1609, 1614, 1618); du Budget de 1846 (Dépenses : *Secours généraux*, M., p. 1671. *Inspecteurs pour les enfants trouvés*, M., p. 1695. *Restitution du nom de Napoléonville au chef-lieu du département de la Vendée*, M., p. 1695. *Observations sur l'obligation imposée aux armateurs pour la pêche de s'approvisionner de sel français*, M., p. 1712. *Marchés pour fournitures d'armes*, M., p. 1778. *Police du roulage*, M., p. 1818. *Question de l'indemnité aux maîtres de poste, par suite de l'établissement des chemins de fer*, M., p. 1935. *Amendement relatif aux promotions dans la Légion-d'Honneur*, M., p. 1951. Recettes : *Permis de chasse délivrés à MM. les Pairs*, M., p. 2021). — Est entendu sur : le projet de loi pour la restauration de la cathédrale de Paris (*Incident au sujet de l'intention attribuée au Gouvernement de restituer le Panthéon au culte catholique*, M., p. 1978); le projet de loi pour autoriser la mise en adjudication du chemin de fer de Paris à Strasbourg (*Prolongement vers la Belgique de l'embranchement sur Reims*, M., p. 1988); une pétition du maire et des conseillers municipaux de Rouen, qui sollicitent le rétablissement d'une surtaxe à l'octroi de cette ville (M., p. 2056, 2057); une pétition d'habitants de la Vendée, qui réclament l'intervention de la Chambre pour que le nom de Napoléon soit rendu au chef-lieu de leur département (M., p. 2059).

LYON. — Achèvement des travaux de fortification de cette place, voy. Crédits, § XIX. — Achèvement du palais de la cour royale, voy. Crédits § XXIV.

de l'inscription maritime et des équipages de ligne, de l'état du matériel de la flotte, etc., voy. BUDGET GÉNÉRAL DE L'ÉTAT POUR 1846, *Marine.*

Voy. CABOTAGE, CONSTRUCTIONS NAVALES EN FER, INSCRIPTION MARITIME, BOUCHERIE (le Docteur).

MARION (M.) [Isère, 6e arr.]. — Obtient un congé (P., t. 3, p. 232; M. de 1845, p. 766). — Dépose une pétition d'habitants de l'arrondissement de La Tour-du-Pin, relative à l'embranchement du chemin de fer de Lyon à Grenoble (M., p. 1613). — Est entendu dans la discussion du projet de loi concernant les chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à Avignon (M., p. 1618).

MARMIER (M. le Duc DE) [Haute-Saône, 2e arr.]. — Décédé. Voy. l'ordonnance royale du 16 juillet 1845 (B. des L., no 12120; M. de 1845, p. 2171).

MARNE (Canal latéral à la), voy. CRÉDITS, § XV.

MAROC. — Incidents relatifs : aux dédommagements à réclamer du gouvernement de ce pays, pour les pertes éprouvées par les Français, voy. CRÉDITS, § I; au refus fait par l'empereur de ratifier le traité de délimitation conclu avec ses plénipotentiaires, voy. CRÉDITS, § XII.

Voy. aussi : ADRESSE AU ROI, BUDGET GÉNÉRAL DE L'ÉTAT POUR 1846, *Affaires étrangères.*

MARQUIS (M.) [Oise, 1er arr.]. — Est entendu dans la discussion du règlement des comptes du budget de 1842 (*Abonnement pour les dépenses du matériel des bureaux des cultes,* M. de 1845, p. 204. *Encouragements aux beaux arts,* M., p. 205). — Dépose une pétition des employés de la préfecture de l'Oise (M., p. 485). — Est entendu dans la discussion de la loi sur les pensions de retraite des fonctionnaires civils (M., p. 488, 540). — Ses observations au sujet des conséquences financières de la création du cadre de réserve des officiers généraux (M., p. 660). — Ses rapports sur des projets de lois d'intérêt local, voy. EMPRUNTS, aux §§ Roubaix, Orne, Allier, Aix; LIMITES, aux §§ Eure, Saône-et-Loire, Orne, Sarthe, Ardèche; IMPOSITIONS EXTRAORDINAIRES, au § Pas de-Calais. — Prend part à la discussion : du projet de loi de concession du chemin de fer du Nord et de ses embranchements (M., p. 1298); du budget du 1846 (Dépenses : *Expulsion de France des fondateurs du journal allemand le Worwarts,* M., p. 1671. *Exécution de la loi sur le travail des enfants dans les manufactures,* M., p. 1711. *Observations sur l'inexécution de l'ordonnance royale constitutive des conseils généraux de l'agriculture, des manufactures et du commerce,* M., p. 1712. *Vivres-pain de l'armée,* M., p. 1758. *Observations sur la précipita-*

tion apportée dans la préparation des projets de lois concernant les travaux publics, M., p. 1818. *Incident au sujet de la police du roulage*, M., p. 1818. *Chaires d'histoire à créer dans les collèges communaux*, M., p. 1900. *Souscriptions*, M., p. 1919. Recettes : *Affaire du domaine du Temple à Paris*, M., p. 2039). — Dépose une pétition d'habitants de Bresle, qui réclament contre la disposition de la loi des patentes à l'égard des tourbières (M., p. 1809). — Parle sur le projet de loi concernant la concession de l'embranchement de Dieppe sur le chemin de fer de Rouen au Hâvre (M., p. 2005).

MARTIN (M.) [Haute-Garonne , 6e arr.]. — Son rapport sur la proposition de loi concernant l'endiguement des fleuves, rivières et torrents (P., t. 13, an., p. 370).

MARTIN (M.) [Isère, 5e arr.]. — Dépose une pétition d'habitants de la vallée de l'Isère, qui sollicitent l'établissement d'un embranchement du chemin de fer de Lyon à Avignon , tendant à relier la ville de Grenoble à cette ligne (M. de 1845, p. 1314).

MARTIN (M.) [Nord, 5e arr.], *Garde des Sceaux , Ministre de la justice et des cultes.* — Est entendu : dans la discussion du Règlement des comptes de 1842 (*Régime hypothécaire* , P., t. 1, p. 253 ; M. de 1845, p. 204. *Matériel des bureaux des Cultes*, P., t. 1., p. 254 ; M., p. 204); du projet de loi relatif à la police des chemins de fer (M. , p. 244) ; sur la prise en considération de la proposition de M. Roger du Loiret, ayant pour objet de modifier plusieurs dispositions du Code d'Instruction criminelle (P., t. 1, p. 516, 519 ; M. , p. 346, 347) ; de la proposition de loi concernant la responsabilité des agents du pouvoir (P. , t. 2 , p. 19 ; M., p. 359 , 360) ; du projet de loi d'organisation du conseil d'Etat (P., t. 2, p. 145 à 250 ; M., p. 429 à 473, *passim*) ; de la loi relative aux pensions de retraite des magistrats et fonctionnaires civils (P. , t. 2, p. 411 ; M., p. 552) ; de la proposition de M. Vivien, concernant les annonces judiciaires (P. , t. ,3 p. 252 ; M., p. 770) ; du projet de loi concernant l'emploi de l'excédant des recettes de l'ordre de la Légion-d'Honneur (P. , t. 4, p. 170 et suiv. *passim* ; M. , p. 949, 950) ; de la proposition de loi présentée par MM. Dozon et Taillandier , pour la répression du duel (P., t. 5, p. 228 ; M. , p. 1115) ; de la loi collective des crédits supplémentaires et extraordinaires pour 1844 et 1845 (*Discussion générale* : Réclamations de Protestants , qui se plaignent d'entraves apportées à l'exercice de leur culte, P., t. 5 , p. 255 ; M., p. 1129. *Serment des évêques* , P., t. 5 , p. 274 ; M., p. 1134). — Répond aux interpellations adressées aux Ministres par M. Thiers, au sujet de l'exécution des lois concernant les Congrégations religieuses (P. , t. 6, p. 33, 66 ; M., p. 1168, 1185 , et 1187 à l'erratum). — Parle dans la discussion du projet de loi pour la suppression des droits et des vacations attribués aux juges-de-paix (P., t. 8, p. 43 et suiv. ; M.,

p. 1397 à 1438, *passim*); dans la discussion du budget de 1846 (*Réforme du régime hypothécaire* P., t. 10, p. 163; M., p. 1637. *Retard apporté à la sanction du projet de loi sur l'organisation du conseil d'Etat*, P., t. 10, p. 164; M., p. 1637. *Dispenses de paiement de droits de sceau*, *Collation de titres nobiliaires*, P., t. 10, p. 166, 167, 168; M., p. 1637. *Négociations entamées au sujet des congrégations religieuses*, P., t. 10, p. 171; M., p. 1652. *Traitement du clergé paroissial*, P., t. 10, p. 173; M., p. 1652. *Autorisations accordées à des Congrégations*, *Renseignements statistiques sur les congrégations religieuses*, P., t. 10, p. 174, 175; M., p. 1652. *Observations sur l'usage de défendre l'accès de certaines parties réservées des églises, en y plaçant des barrières*, P., t. 10, p. 176; M., p. 1652. *Biens de main-morte appartenant au culte protestant*, P., t. 10, p. 177; M., p. 1652. *Introduction de conseillers rapporteurs dans le conseil supérieur d'administration en Algérie*, P., t. 12, p. 46; M., p. 1797. *Explications sur le fait, avancé à la tribune, que des esclaves appartenant à des Arabes, auraient comparu comme esclaves à la cour d'assises de Draguignan*, P., t. 12, p. 49; M., p. 1797. *Domaine d'Écouen*, P., t. 13, p. 62; M., p. 1951. *Amendement relatif à l'insertion au* Moniteur, *des promotions dans la Légion-d'Honneur*, P., t. 13, p. 67, 69; M., p. 1952). — Parle sur le projet de loi pour la restauration de la Cathédrale de Paris (P., t. 13, p. 143, 145, 146, 147, 148, 149; M., p. 1977, 1978).

MARTIN (M.) [Rhône, 2e arr.]. — Dépose une pétition des fabricants d'alcool dénaturé de la ville de Lyon (M. de 1845, p. 368). — Prend part à la discussion du premier projet de loi de Douanes (*Soieries de l'Inde*, M., p. 813). — Ses rapports sur des pétitions (M., p. 960).

MARTINEAU DES CHENETZ (M.), *Commissaire du Roi*. — Est entendu dans la discussion du Budget de 1846 (*Frais de représentation des lieutenants-généraux commandant les divisions territoriales de l'intérieur*, P., t. 11, p. 119; M. de 1845, p. 1753. *Traitement des maréchaux-de-camp commandant les écoles militaires*, P., t. 11, p. 121; M., p. 1754. *Secours aux officiers réformés*, P., t. 12, p. 18; M., p. 1777. *Carte de France*, P., t. 12, p. 20. *Personnel du dépôt de la guerre, Carte de France*, P., t. 12, p. 21, 22, M., p. 1777. *Article additionnel relatif aux marchés pour fabrication d'armes*, P., t. 13, p. 89, 90; M., p. 1954).

MASCATE. — Incident relatif au traité conclu entre la France et l'Iman, voy. DOUANES, § 2, *Deuxième projet de loi*.

MATER (M.) [Cher, 1er arr.]. — Est entendu sur le projet de loi pour la suppression des droits et vacations attribués aux juges-de-paix (M. de 1845, p. 1412, 1438).

MATÉRIEL NAVAL, voy. MARINE.

MATHIEU (M.) [Ardèche, 4e arr.]. — Propose un amendement au projet de loi de concession des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à Avignon (M. de 1845, p. 1616).

MATHIEU (M.) [Saône-et-Loire, 2e arr.]. — Est entendu dans la discussion de la loi sur les pensions de retraite des fonctionnaires civils (M. de 1845, p. 498, 499). — Dépose une pétition d'habitants de Lugny, contre les modifications proposées relativement aux circonscriptions électorales des arrondissements de Mâcon et d'Autun (M., p. 1631).

MAUGUIN (M.) [Côte-d'Or, 3e arr.] — M. Lingay demande l'autorisation de le poursuivre, voy. POURSUITES. — Sa note relative à cette demande (I. D.). — Est entendu au sujet de la négociation à la Bourse de Paris, d'un nouveau fonds espagnol (M. de 1845, p. 422). — Dépose des pétitions d'habitants de Seurre et de Beaune, contre le prélèvement, au profit du Trésor, du dixième des octrois (M., p. 801 et 1151). — Prend part à la discussion du crédit applicable à l'augmentation de la station navale entretenue sur la côte occidentale d'Afrique, pour la répression de la traite (M., p. 1955).

MAURAT-BALLANGE (M.) [Haute-Vienne, 3e arr.]. — Dépose une pétition du sieur Maury, d'Ambazac (M. de 1845, p. 201) — Est entendu dans la discussion de la proposition de loi concernant : les conditions d'admission et d'avancement dans les emplois publics (M., p. 269) ; les irrigations (M., p. 306, 315) ; la translation du domicile politique (M., p. 588, 599). — Prend part à la discussion du premier projet de loi de Douanes (*Traité Sarde*, M., p. 788) ; du projet de loi pour la suppression des droits et des vacations attribués aux juges-de-paix (M., p. 1400, 1437). — Parle sur la pétition du sieur Maury, ayant pour objet d'obtenir une loi qui déclare incompatibles les fonctions de la magistrature avec celles du notariat, et remplace les honoraires par un traitement fixe à titre de fonctionnaires publics (M., p. 2067).

MAYENNE (Canalisation et perfectionnement de la), voy. CRÉDITS, § XV.

MÉDECINE. — Incident sur la nécessité de régler par une loi, l'enseignement et l'exercice de l'art de guérir, voy. BUDGET GÉNÉRAL DE L'ÉTAT pour 1846, *Instruction publique*.

MERCIER (M. le Baron) [Orne, 1er arr.]. — Est entendu dans la discussion : du Règlement des comptes du Budget de 1842 (*Créances con-

tre *l'Espagne et la Belgique*, M. de 1845, p. 203); des lois de Douanes (Premier projet de loi: *Importation des fils et tissus belges*, M., p. 703, 704. Deuxième projet de loi: *Végétaux filamenteux non dénommés*, M., p. 831); du crédit applicable à la restauration de plusieurs monuments historiques (*Eglise Saint-Ouen*, M., p. 1261, 1262); du Budget de 1846 (*Créance du Gouvernement français contre la Belgique*, m., p. 1658. *Inspection des services départementaux*, M., p. 1695, 1696. *Encouragements à l'agriculture*, M., p. 1706. *Haras du Pin*, M., p. 1709). — Parle sur une pétition ayant pour objet l'amélioration de la race chevaline en France (M., p. 2061).

MESGRIGNY (M. le Comte DE) [Aube, 2e arr.]. — Dépose une pétition de M. Alexandre et d'autres propriétaires du département des Ardennes, qui demandent une loi de répression contre l'usage de mauvais étalons (M. de 1845, p. 863).

MINISTÈRE des Affaires étrangères. — Projets de lois relatifs à sa translation, voy. CRÉDITS, § II et IV.

MINISTÈRE de la Guerre. — Projet de loi de crédit applicable aux bâtiments de ses archives, voy. CRÉDITS, § II.

MINISTÈRE de l'Instruction publique. — Projet de loi de crédit applicable à la restauration et à l'ameublement de l'hôtel, voy. CRÉDITS, § II.

MINISTÈRE de l'Intérieur. — Projet de loi de crédit pour l'agrandissement des bâtiments des bureaux, voy. CRÉDITS, § II.

MINISTRES Secrétaires d'État. — Composition du Conseil au 26 décembre 1844, jour de l'ouverture de la Session :

Présidence et guerre, M. le maréchal duc de Dalmatie ;
Justice et Cultes, M. Martin du Nord, Garde des sceaux de France ;
Affaires étrangères, M. Guizot ;
Intérieur, M. le Comte Duchatel ;
Marine. M. le Baron de Mackau ;
Agriculture et commerce, M. Cunin-Gridaine ;
Tavaux publics, M. Dumon.
Instruction publique, M. Villemain ;
Finances, M. Lacave-Laplagne.

— Démission de M. Villemain : M. Dumon, ministre des travaux publics, est chargé, *par intérim*, du portefeuille de l'Instruction publique (Ordonnance royale du 30 décembre 1844 : B. des L., n° 11716 ; M. de 1844, p. 3087). — Nomination de M. le comte de Salvandy à ce département (Ord. royale du 1er février 1845 : B. des L., n° 11801, M. de 1845, p. 225).

—M. Duchâtel, est chargé par *intérim*, du portefeuille des affaires étrangères (Ord. royale du 27 avril 1845). — M. Guizot reprend la signature (Ord. royale du 3 juin 1845).

MOLIN (M. [Puy-de-Dôme, 7e arr.]. — Est entendu dans la discussion: du projet de loi relatif à la police des chemins de fer (M. de 1845, p. 233); de la loi sur les pensions de retraite des fonctionnaires civils (M., p. 525); de la proposition de loi concernant l'établissement des trottoirs dans les villes (M., p. 1106.)

MONIER DE LA SIZERANNE (M.) [Drôme, 3e arr.]—Est entendu sur: la proposition de loi concernant la réforme postale (M. de 1845, p. 278); la pétition du sieur Dury, entrepreneur de travaux publics (M., p. 474); le projet de loi de concession du chemin de fer du Nord et de ses embranchements (M., p. 1308); la loi de concession des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à Avignon (M., p. 1613, 1618); le projet de loi pour la restauration de la cathédrale de Paris (M., p. 1977): le Budget de 1846 (*Taxe des lettres*, M., p. 2036).

MONNAIES DE BILLON. — Exposé des motifs et texte du projet de loi présenté par M. Lacave-Laplagne, Ministre des finances, ayant pour objet la démonétisation des espèces de billon et l'ouverture de crédits pour leur retrait [24 mars 1845] (P., t. 3, an., p. 353; M., p. 694). — Commission (F., nos 70 et 71; M., p. 758 et 771). —Rapport, par M. Poisat [6 mai] (P., t. 6, an., p. 324; M., p. 1263).—Discussion [12 mai] (P., t. 6, p. 206; M., 1285).—Incidents: Projet de suppression des Hôtels des monnaies existant dans les départements, Refonte de la monnaie de cuivre (*ibid.*).—Ont pris part aux débats: MM. Genty de Bussy, Lacave-Laplagne, *Ministre des Finances*, de la Plesse, Poisat, *Rapporteur*, Terme.—Scrutin sur l'ensemble du projet: adoption [Même séance] (P., t. 6, p. 213; M., p. 1286). — Loi du 10 juillet 1845 (B. des L., n° 12085; M., p. 2147).

MONSEIGNAT (M.) [Aveyron, 1er arr.]. — Se démet des fonctions de Député (P., t. 1, p. 6; M. de 1844, p. 3071).

MONTOZON (M. le Comte DE) [Nord, 4e arr.]. — Dépose une pétition de propriétaires et fabricants d'huiles de l'arrondissement de Douai, contre l'introduction des graines oléagineuses étrangères (M. de 1845, p. 640). — Prend part à la discussion du deuxième projet de loi de Douanes (*Houilles entrant par la voie des canaux d'Halluin à Baisieux*, M., p. 866); du projet de loi de concession du chemin de fer du Nord et de ses embranchements (M., p. 1297). — Obtient un congé (P., t. 9, p. 74; M., p. 1655).

MONUMENTS HISTORIQUES. — Projet de loi de Crédit applicable à la restauration de plusieurs monuments, voy. CRÉDITS, § XVII.

N

position de loi concernant la translation du domicile politique (M., p. 603). — Dépose une pétition : de Négociants des Ardennes, relative aux Douanes (M., p. 599); de Maîtres de forges du même département, qui demandent l'élévation des droits à l'importation des fontes étrangères (M., p. 650). — Parle dans la discussion ; du premier projet de loi de Douanes (*Importation des peaux brutes par terre*, M., p. 720, 721. *Ardoises*, M., p. 801); du projet de loi pour la suppression des droits et des vacations attribués aux juges-de-paix (M., p. 1397). — Son rapport, au nom de la Commission de comptabilité, sur le règlement des comptes de la Chambre pour 1844, et sur la fixation de son Budget particulier pour 1846 (P., t. 11, an., p. 472; M., p. 1857). — Prend part à la discussion des conclusions de ce rapport (P., t. 12, p. 316; M., p. 1920). — Est entendu : sur le Budget de 1846 (*Prélèvement sur les produits des bois des communes*, M., p. 2019, 2020); sur une pétition d'habitants de Wignecourt, qui demandent leur rétablissement en commune (M., p. 2067).

OUDINOT (M. le général) [Maine-et-Loire, 5e arr.]. — Prend part à la discussion de la loi concernant : les pensions de retraite des fonctionnaires civils (M. de 1845, p. 526, 527); l'emploi de l'excédant des recettes de l'ordre de la Légion-d'Honneur (M., p. 949); le Budget de 1846 (*Traitement des maréchaux-de-camp commandant les Écoles militaires*, M., p. 1754. *Législation pénale militaire*, M., p. 1755. *École de Saumur*, M., p. 1756. *Remonte*, M., p. 1774, 1775. *Emploi des troupes de l'armée d'Afrique à des travaux de défrichement*, M., p. 1798. *Extension des bâtiments des dépôts de remonte*, M., p. 1815). — Est entendu sur : une pétition qui propose d'employer des militaires au défrichement des terres vagues communales (M., p. 2058); des pétitions ayant pour objet l'amélioration de la race chevaline en France (M., p. 2061).

OUVRAGES dramatiques, voy. THÉATRES.

OUVRAGES littéraires ou artistiques publiés en Sardaigne, voy. CONTREFAÇON.

OUVRAGES offerts en hommage à la Chambre, voy. LIVRES.

OUVRIERS charpentiers de Paris. — Incident soulevé par M. Ledru-Rollin, au sujet de l'autorisation accordée à des militaires, de travailler dans les chantiers abandonnés par les ouvriers charpentiers, voy. BUDGET GÉNÉRAL DES DÉPENSES DE L'ÉTAT POUR 1846, art. 5.

OUVRIERS des arsenaux maritimes, voy. ARSENAUX.

P

PAGÈS (M.) [Puy-de-Dôme, 3e arr.] — Est soumis à la réélection par suite de sa nomination aux fonctions de premier président de la cour royale de Riom (Ordonnance royale du 26 août 1844, B. des L., n° 11468; M. de 1844, p. 2549). — Réélu, il prête serment et est admis comme Député (P., t. 1, p. 4 et 7; M., p. 3063 et 3071).

PAILLARD-DUCLÉRÉ (M.) [Sarthe, 3e arr.]. — Obtient un congé (P., t. 3, p. 158; M. de 1845, p. 702).

PAIXHANS (M.) [Moselle, 1er arr.]. — Est soumis à la réélection par suite de sa nomination au grade de lieutenant-général (Ordonnance royale du 25 janvier 1845, B. des L., n° 11798; M. de 1845, p. 181). — Réélu, les opérations du collège sont déclarées régulières (P., t. 2, p. 119; M., p. 418). — Est admis et prête serment comme Député (P., t. 2, p. 201; M., p. 467). — Ses rapports sur des pétitions (M., p. 909). — Est entendu dans la discussion du crédit applicable à la fabrication du matériel nécessaire à l'armement de Paris (M., p. 1221). — Dépose une pétition des brasseurs de Metz (M., p. 1505). — Parle sur le Budget de 1846 (*Observations sur la nécessité de régler, par une loi, les droits des propriétaires d'immeubles frappés de servitudes militaires, par suite de la fortification de Paris*, M., p. 1811).

PALAIS de la Chambre des Députés. — Projets de lois de crédits applicables à l'appropriation au service de la Chambre des Députés, des bâtiments du Palais Bourbon, acquis en 1843, et à la restauration de l'hôtel de la Présidence de la Chambre, voy. CRÉDITS, § III.

PALAIS de la Chambre des Pairs. — Projet de loi de crédit pour travaux de décoration à y exécuter, voy. CRÉDITS, § XXII.

PALAIS des cours royales de Bordeaux et de Lyon. — Projets de lois pour l'achèvement de ces édifices, voy. CRÉDITS, § XXIV, et l'art. IMPOSITIONS EXTRAORDINAIRES, au § *Rhône*.

PANAT (M. le vicomte DE) [Gers, 4e arr.]. — Dépose des pétitions adressées à la Chambre par : des habitants de Mouréal, sur la situation de l'industrie vinicole (M. de 1845, p. 192); le sieur Mongausy (M., p. 304); des pères de famille de plusieurs communes du Gers, qui réclament une loi sur l'enseignement (M., p. 1267). — Est entendu : dans la discussion de la loi sur le régime des douanes dans les Antilles (M., p. 289, 304, 305); à l'occasion de la pétition du sieur Barbe, relative aux plans d'alignement des villes (M., p. 298);

ditions d'admission et d'avancement dans les emplois publics (M., p. 268) ; de la proposition de loi sur les irrigations (M., p. 326). — Dépose une pétition des notaires de l'arrondissement de Marseille, qui demandent la tarification de leurs honoraires (M., p. 381). — Parle dans la discussion : du projet de loi d'organisation du conseil d'Etat (M., p. 472) ; de la loi sur les pensions de retraite des fonctionnaires civils (M., p. 524, 547, 553); de la proposition de M. Vivien, relative aux annonces judiciaires (M., p. 768); du projet de loi pour la suppression des droits et des vacations attribués aux juges-de-paix (M., p. 1435); du projet de loi concernant le régime des esclaves (M., p. 1566). — Son rapport sur le projet de loi de concession des embranchements de Dieppe et de Fécamp, sur le chemin de fer de Rouen au Hâvre, et de l'embranchement d'Aix sur le chemin de fer de Marseille à Avignon (P., t. 11, an., p. 219 ; M., p. 1906). — Est entendu dans la discussion de ce projet de loi (*Embranchement de Dieppe*, M., p. 2005. *Embranchemant d'Aix*, P., t. 13, p. 218 ; M., p. 2006).

PASSEPORTS à l'étranger. — Amendement proposé à l'effet d'en abaisser le prix, voy. BUDGET GÉNÉRAL DE L'ÉTAT POUR 1846, *Recettes*.

PASSY (M. ANTOINE) [Eure, 3e arr.], *Sous-Secrétaire d'Etat de l'intérieur*. — Est entendu : dans la discussion du projet de loi relatif à la police des chemins de fer (M. de 1845, p. 231) ; de la loi sur les pensions de retraite des fonctionnaires civils (P., t. 2, p. 287, 367, 376, 381 ; M., p. 513, 514, 538, 540, 541) ; sur une pétition relative à l'état des voies de communication rurales (M., p. 910). — Prend part à la discussion du Budget de 1846 (*Commissaires de police*, P., t. 11, p. 27 ; M., p. 1695. *Inspecteurs pour les Enfants trouvés*, P., t. 11, p. 29 ; M., p. 1695. *Aliénés*, P., t. 11, p. 34 ; M., p. 1696. *Entretien des routes départementales*, P., t. 11, p. 36 ; M., p. 1697). — Parle sur : une pétition d'habitants de plusieurs sections de la commune d'Auxon, qui sollicitent leur séparation de cette commune (M., p. 2066); une pétition ayant pour objet le rétablissement en commune de la section de Wignicourt (P., t. 13, p. 334 ; M., p. 2067) ; celle de la veuve d'un décoré de Juillet, qui sollicite une pension (P., t. 13, p. 336 ; M., p. 2069).

PATENTES — Interpellations relatives au retard apporté à la remise des avertissements aux patentés de Paris, voy. BUDGET GÉNÉRAL DES DÉPENSES DE L'ÉTAT, *Discussion générale*. — Incident au sujet des effets de la loi nouvelle sur les patentes, voy. BUDGET GÉNÉRAL DE L'ÉTAT POUR 1846, *Recettes*.

PÉAGES sur les routes. — Considérations en faveur de leur rétablissement, voy. BUDGET GÉNÉRAL DE L'ÉTAT POUR 1846 : *Travaux publics*.

service sédentaire, et le cinquantième pour ceux de la partie active : adoption, P., t. 2, p. 334 ; M., p. 515. Art. 20, P., t. 2, p. 338, M., p. 515. Art. 21, *Ibid.* Amendement de M. F. de Lasteyrie, et sous-amendement de M. de Beaumont de la Somme, relatifs à l'admission du surnumérariat comme temps de service : rejet, P., t. 2, p. 343 ; M., p. 524. Art. 22, P., t. 2, p. 344 ; M., p. 525. Art. 23, P., t. 2, p. 345 et 382 ; M., p. 525 et 541. Amendement de M. Aylies, ayant pour objet d'admettre en certains cas, comme services civils, les services des employés de Préfectures et de Sous-Préfectures : rejet, P., t. 2, p. 382 ; M., p. 541. Art. 24, P., t. 2, p. 346 ; M., p. 525. Art. 25, P., t. 2, p. 346 et 400 ; M., p. 525 et 550. Section II, *Pensions pour cause de blessures et d'infirmités*, Art. 26, P., t. 2, p. 347 ; M., p. 526. Art. 27, P., t. 2, p. 348 ; M., p. 526. Art. 28, P., t. 2, p. 349 et 388 ; M., p. 526 et 542. Article additionnel proposé par M. le général Oudinot, ayant pour but de créer, pour certains cas, des traitements civils de non-activité : rejet, P., t. 2, p. 350 ; M., p. 526. Section III, *Pensions des veuves*. Art. 29, P., t. 2, p. 351 ; M., p. 527. Amendement de M. Lacrosse : modifié sur la proposition de M. le Ministre des finances, il est adopté, *Ibid.* Disposition additionnelle proposée par M. Vatout : rejet, P., t. 2, p. 353 ; M., *Ibid.* Adoption d'un paragraphe additionnel de M. Vitet, P., t. 2, p. 354 ; M., p. 528. Art. 30, P., t. 2, p. 354 et 401 ; M., p. 528 et 550. Art. 31 et 32, P., t. 2, p. 356 ; M., p. 528. Section IV, *Pensions temporaires aux orphelins*. Art. 33, P., t. 2, p. 354 ; M., p. 528. Adoption d'un amendement de M. Lacrosse, P., t. 2, p. 358 ; M., p. 529. Chapitre II, *Dispositions particulières à divers services*. Art. 34 à 43, P., t. 2, p. 402 ; M., p. 551. — Titre IV, *Liquidation et concession des pensions*. Art. 44 à 46, P., t. 2, p. 360 ; M., p. 537. Art. 47, P., t. 2, p. 361 et 419 ; M., p. 538 et 553. Art. 48 à 50, P., t. 2, p. 361 ; M., p. 538. — Titre V, *Dispositions générales*, Art. 51 à 56, P., t. 2, p. 362 ; M., p. 538. — Titre VI, *Dispositions transitoires*. Article additionnel proposé par M. Bonnaire, pour maintenir, sous l'empire des règlements en vigueur et de la loi du 9 août 1839, les pensions des artistes et employés de l'Académie royale de musique, dont les engagements sont antérieurs au 18 février 1831 : adoption, P., t. 2, p. 385 ; M., p. 542. Art. 57 et suivants, P., t. 2, p. 419 ; M., p. 553). — Ont pris part aux débats, MM. Aylies, C. Bacot, Barrillon, de Beaumont de la Somme, Benoist, Bonnaire, Calmon, Carnot, Cayx, P. de Chasseloup-Laubat, Chégaray, de Courtais, de Cruzy, *Commissaire du Roi*, David du Calvados, Debelleyme, Delespaul, Deslongrais, Duchatel, *Ministre de l'intérieur*, Dufaure, Duprat, de Gasparin, Genty de Bussy, de Golbéry, Guizot, *Ministre des affaires étrangères*, Lacave-Laplagne, *Ministre des finances*, Lacrosse, F. de Lasteyrie, Leseigneur, Lherbette, Luneau, Manuel, Marquis, Martin du Nord, *Garde des Sceaux*, Mathieu de Saône-et-Loire, Molin, de Mornay, Oudinot, de Panat, Pascalis, Ant. Passy, *Sous-Secré-*

Postroff (le maire et les hab. de) (P., t. 3, p. 127; M., p. 672). — Pougnaud (P., t. 5, p. 105; M., p. 1050). — Pouilly-en-Auxois, voy. Beaune. — Propriétaires, voy. Carpentras. — Propriétaires : de vignes (P., t. 3, p. 13; M., p. 579); de maisons sises à Paris, rue de la Chanverrie-Rambuteau (P., t. 4, p. 179, M., p. 960); riverains de la Garonne, voy. Gironde. — Puiseaux (hab. de), voy. Commission syndicale. — Quartier de la Chaussée-d'Antin à Paris (hab. du), voy. Chaussée-d'Antin. — Rebuffat (P., t. 13, p. 331; M., p. 2065). — Rédacteurs de Journaux (P., t. 4, p. 154; M., p. 909). — Reygasse, au *Moniteur* Meggasse (P., t. 13, p. 330; M., p. 2066). — Rhin (hab. du Bas-) (P., t. 4, p. 154; M., p. 909). — Roron (P., t. 5, p. 105; M., p. 1051). — Roubineau (P., t. 13, p. 330; M., p. 2068). — Rouen (les maire, adjoints et conseillers municipaux de) (P., t. 13, p 312; M., p. 2055). — Rousset (P., t. 3, p. 13; M., p. 578). — Routhier, délégué d'hab. de Verdun créanciers de prisonniers de guerre anglais (P., t. 13, p. 322; M., p. 2059). — Russé (hab. de) et du Bas-Varennes (P., t. 3, p. 13; M., p. 578). — Sablon, voy. Eleveurs. — Saint-Ouen (des hab. de) (P., t. 4, p. 179; M., p. 961). — Sartor (P., t. 4, p. 179; M., p. 961). — Schattenmann (P., t. 5, p. 106; M., p. 1050). — Semur (ville de), voy. Beaune. — Servet (P., t. 5, p. 105; M., p. 1050). — Sick, voy. Notaires. — Société pour l'encouragement de l'instruction primaire (P., t. 4, p. 180; M., p. 962). — Terriet (P., t. 4, p. 182; M., p. 962). — Tian (P., t. 13, p. 312; M., p. 2060). — Tournay (P., t. 13, p. 312; M., p. 2058). — Tours (hab. de), voy. Commerçants. — Trimm, voy. Henry. — De Turenne, voy. Eleveurs. — Uvignac (les maire et hab. d'), voy. Garonne (Haute-). — Vacon, au *Moniteur* Vallon (P., t. 4, p. 179; M., 961). — Valette (M., p. 909). — Vendée, voy. Bourbon-Vendée. — Verdun (hab. de), voy. Routhier. — Versailles (des hab. de) (P., t. 3, p. 13; M., p. 578). — Vidaillan (P., t. 2, p. 251; M., p. 473). — Vilette (P., t. 13, p. 330; M., p. 2065). — Villegontier (de la) (P., t. 13, p. 331; M., p. 2065). — Vincent (P., t. 2, p. 252; M., p. 474). — Violette (P., t. 4, p. 154; M., p. 909). — Wallon (P., t. 13, p. 330; M., p. 2067). — Wignicourt (hab. de) (P., t. 13. p. 334; M., p. 2067.) — Xardel (P., t. 4, p. 154; M., p. 912).

PEYRAMONT (M. DE) [Haute-Vienne, 2e arr.]. — Est entendu dans la discussion de l'Adresse au Roi (*Discussion générale*, M. de 1845, p. 131. *Affaire de Taïti*, M., p. 171). — Parle sur : la prise en considération de la proposition de M. Roger du Loiret, ayant pour objet de modifier plusieurs dispositions du Code d'instruction criminelle (M., p. 347); le projet de loi pour la suppression des droits et vacations attribués aux juges-de-paix (M., p. 1397, 1415, 1437); le projet de loi concernant le régime des esclaves (M., p. 1570); le projet de loi de crédit applicable à l'introduction de travailleurs libres dans les colonies (M., p. 1583, 1584).

des juges-de-paix, M., p. 2018); du projet de loi pour la restauration de la cathédrale de Paris (M., p. 1977).

POISAT (M.) [Ain, 1er arr.]. — Son rapport sur le projet de loi relatif à la démonétisation des espèces de billon (P., t. 6, an., p. 324; M. de 1845, p. 1263). — Est entendu dans la discussion de ce projet de loi (P., t. 6, p. 212; M., p. 1286). — Prend part à celle du Budget de 1846 (*Traitement des fonctionnaires des hôtels des monnaies en province*, M., p. 1930). — Ses rapports sur des pétitions (M., p. 2067).

POISONS, voy. SUBSTANCES VÉNÉNEUSES.

POLICE DES CHEMINS DE FER. — Le projet de loi sur cette matière, demeuré à l'état de rapport, est *repris* [9 janvier 1845] (P., t. 1, p. 20; M., p. 50). — Discussion [31 janvier] (*Titre I*, Mesures relatives à la conservation des chemins de fer, P., t. 1, p. 272; M., p. 216. Incident relatif à l'interprétation de la loi du 3 avril 1841, en ce qui concerne les servitudes militaires imposées aux propriétés voisines des fortifications de Paris, P., t. 1, p. 288 et 292; M., p. 220, 221. Observations de M. Taillandier, ayant pour objet d'appeler l'attention du Gouvernement sur l'organisation des conseils de préfecture, P., t. 1, p. 307; M., p. 227. — *Titre II*, Des contraventions de voirie, commises par les concessionnaires ou fermiers de chemins de fer, P., t. 1, p. 307; M., p. 228. — *Titre III*, Des mesures relatives à la sûreté de la circulation sur les chemins de fer, P., t. 1, p. 312; M., p. 229) : MM. Aylies, G. de Beaumont, Benoist, Bethmont, Bineau, Bureaux de Pusy, P. de Chasseloup-Laubat, *Rapporteur*, Chégaray, Desclozeaux, *Commissaire du Roi*, Dumon, *Ministre des travaux publics*, Durand de Romorantin, de l'Espée, Grandin, Isambert, Laffitte, Lanyer, Legrand, *Sous-secrétaire d'État*, Lherbette, Luneau, Martin du Nord, *Garde-des-Sceaux*, Molin, Muret de Bort, Pascalis, A. Passy, *Sous-Secrétaire d'État*, de la Plesse, de la Rochejaquelein, Taillandier, Talabot, Tesnière, Thil, de Tracy, de Vatry, Vivien. — Scrutin sur l'ensemble du projet : Adoption [3 février] (P., t. 1, p. 326; M., p. 244).

— Exposé des motifs et texte de ce projet de loi amendé par la Chambre des Pairs, présenté par M. Dumon, *Ministre des travaux publics* [3 mai 1845] (P., t. 6, an., p. 5; M., p. 1186). — Renvoi à la Commission d'examen du projet primitif (P., t. 6, p. 51; M., p. 1180). — Rapport, par M. Prosper de Chasseloup-Laubat [21 mai] (P., t. 8, an., p. 1). — Discussion [27 mai] (P., t. 9, p. 16; M., p. 1477) : MM. Taillandier et P. de Chasseloup-Laubat. — Adoption de l'ensemble du projet de loi au scrutin [28 mai] (P., t. 9, p. 23; M., p. 1484). — Loi du 15 juillet 1845 (B. des L., n° 12095; M., p. 2189.)

POLICE du roulage et des voitures publiques.

1. — Le projet de loi la concernant, demeuré à l'état de rapport,

Salins, demandant la suppression du prélèvement exercé au profit du Trésor sur les octrois (M. de 1845, p. 1474).

POULLE (M. Emmanuel) [Var, 3e arr.]. — Dépose une pétition du conseil municipal de Saint-Tropez, pour la réparation du pont de cette ville (M. de 1845, p. 131). — Prend part à la discussion du premier projet de loi de Douanes (*Graines oléagineuses*, M., p. 735). — Obtient un congé (P., t. 6, p. 240; M., p. 1303).

POURSUITES contre M. Mauguin, Député. — Commission chargée d'examiner la demande en autorisation adressée à la Chambre par M. Lingay (F. n° 28; M. de 1845, p. 259). — Note de M. Mauguin, sur cette demande (I. D.).

PRÉCÉDENTS.

Comités secrets. — Il est donné lecture à la Chambre, en séance publique, du Procès-verbal du Comité secret du 25 juin 1845 (M. de 1845, p. 1949). *Nota.* Ce fait n'est pas relaté par le Procès-verbal, mais il est constaté dans l'original.

Élections. — L'erreur commune des membres d'un collége sur le droit d'un votant, ne peut avoir pour effet de valider un vote illégal, par exemple celui du père votant au lieu et place du fils (Election Cayx, P., t. 5, p. 2; M. de 1845, p. 977).

Pétitions. — Lorsque la Commission des Pétitions se trouve saisie avant la présentation d'un projet de loi, de Pétitions relatives à l'objet de ce projet, elles doivent être renvoyées au Président de la Chambre pour qu'il les transmette, conformément à l'art. 80 du Règlement, à la Commission d'examen du projet de loi qu'elles concernent (P., t. 4, p. 155; M. de 1845, p. 909).

La Chambre doit-elle écarter par une fin de non-recevoir les pétitions de serviteurs de l'État qui recourent à elle avant de s'être adressés à leurs supérieurs hiérarchiques pour obtenir le redressement de leurs griefs? (Incident soulevé à l'occasion de la pétition du sieur Durand, P., t. 4, p. 180; M. de 1845, p. 961).

Projets de lois. — Quand il ne se rencontre pas sur la minute officielle, l'intitulé donné aux projets de lois en tête des imprimés distribués à la Chambre n'est pas un *Titre législatif exécutoire*; c'est une simple énonciation qui ne préjuge rien sur le caractère de la loi (Incident introduit dans la discussion de la loi sur le régime des esclaves, P., t. 9, p. 47 et 55; M. de 1845, p. 1507 et 1520).

Alors même qu'ils ont été l'objet de rapports distincts, la Chambre peut voter, par un seul et même scrutin, sur plusieurs projets de lois, lorsqu'ils ont été renvoyés à l'examen de la même Commission (P., t. 13, p. 134; M. de 1845, p. 1964).

Réélections de Députés promus à des fonctions publiques.

— La jurisprudence qui dispense de l'application de la loi du 12 septembre 1830, les Députés fonctionnaires militaires passant de la disponibilité à l'activité, s'étend-elle à un membre de la Chambre, officier d'administration de la Marine, appelé à siéger au conseil d'amirauté? (P., t. 2, p. 426; M. de 1845, p. 567).

SCRUTINS. — Un Scrutin ouvert pour la nomination d'un membre du Bureau n'est pas nécessairement nul par cela que le nombre des bulletins diffère du nombre des boules : il suffit que la majorité obtenue surpasse le terme de l'erreur (Nomination d'un Vice-Président, P., t. 1, p. 344; M. de 1845, p. 258).

Voy., au présent article, le § *Projets de lois*.

PRÉFECTURES. — Incidents relatifs à la situation administrative des préfets et au différend qui s'est produit entre la préfecture de la Haute-Garonne et la municipalité de Toulouse, voy. BUDGET GÉNÉRAL DE L'ETAT POUR 1846, *Intérieur*.

PREIGNE (M. le Marquis DE) [Hautes-Pyrénées, 1er arr.]. — Est entendu dans la discussion : de la proposition concernant la translation du domicile politique (M. de 1845, p. 602, 604); du projet de loi de crédit applicable à la fabrication du matériel nécessaire à l'armement de Paris (M., p. 1260).

PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE, voy. BUREAU.

PRÉSIDENTS DES BUREAUX, voy. BUREAUX.

PRÊT offert à l'Etat pour achever les principales lignes de chemins de fer, voy. CHEMINS de fer, § 1.

PRÉVENUS, voy. CODE D'INSTRUCTION CRIMINELLE.

PRISONS. — Incident relatif au régime pénitentiaire, voy. CODE D'INSTRUCTION CRIMINELLE.

PRITCHARD, *Missionnaire anglais* (le sieur), voy. ADRESSE au Roi.

PROA (M.) [Vienne, 2e arr.]. — Ses rapports sur des projets de lois d'intérêt local, voy. EMPRUNTS, au § Angoulême; IMPOSITIONS EXTRAORDINAIRES, aux §§ Ain, Meuse, Nord, Lot, Jura; LIMITES, aux §§ Var, Ain. — Obtient un congé (P., t. 3, p. 1; M. de 1845, p. 578). — Est entendu dans la discussion du Budget de 1846 (*Manufactures d'armes, situation de l'armement*, M., p. 1778).

PROCÈS-VERBAL de la séance du 26 avril 1845. — Incident soulevé à l'occasion de sa lecture à la Chambre : MM. de Castellane, Ledru-Rollin, de Langle, O. Barrot, Dupin (P., t. 5, p. 243; M. de 1845, p. 1127).

IIe — Propositions présentées pendant la session.

1° — *Au nom du Roi*;

Voy. Appel du contingent militaire de la classe de 1845;
Banque de France (Création à Alger d'un comptoir de la);
Boissons (Droit sur les alcools dénaturés);
Budget général de l'Etat pour 1846;
Caisses d'épargnes;
Chemins de fer;
Circonscriptions électorales du département de Saône-et-Loire, pour la nomination des membres du conseil général;
Comptes de 1843;
Correspondances transatlantiques;
Crédits ouverts par la loi collective des crédits extraordinaires et supplémentaires ou par des lois spéciales, et crédits annulés.
Douanes (N° 2. — Second projet de loi modificative des tarifs applicables au territoire continental du Royaume);
Droits d'enregistrement de certains actes de la juridiction des juges-de-paix;
Echange d'immeubles domaniaux;
Emprunts d'intérêt local;
Impositions locales extraordinaires;
Juges-de-paix (Suppression et remplacement des droits et vacations des);
Légion-d'Honneur (Emploi des excédants de recette de l'ordre);
Limites de départements, d'arrondissements, de cantons et de communes;
Monnaies de billon;
Pêcheries (Répression des infractions au règlement général du 23 juin 1843);
Pensions (en faveur de M. *Villemain*, ancien Ministre; de M. *Vicat*, ingénieur en chef des ponts-et-chaussées; de la veuve de *Demetri Capitanopoulo*, marin grec);
Réfugiés politiques;
Régime des esclaves dans les colonies;
Sources d'eaux minérales;
Substances vénéneuses (Pénalité pour contravention aux règlements sur la vente des);
Sucres indigènes (Perception de l'impôt des);
Traité conclu avec la Grande-Bretagne le 29 mai 1845 (Convention relative à la répression de la traite);

2° — *Propositions adressées par la Chambre des Pairs.*

Néant.

pagnols, d'esclaves des îles françaises, P., t. 9, p. 68; M., p. 1546. *Discussion des articles*, P., t. 9, p. 113; M., p. 1552. — Sur une interpellation de M. Wustenberg, M. le Ministre de la marine déclare qu'il est parfaitement établi, dans l'esprit du Gouvernement, que, quand le jour d'une émancipation générale sera arrivé, il serait impossible d'y procéder sans une indemnité largement réglée, P., t. 9, p. 143; M., p. 1565. — M. de Castellane demande si le Gouvernement a l'intention de donner suite au projet de loi sur l'expropriation dans les colonies, demeuré en 1842 à l'état de rapport, P., t. 9, p. 149; M., p. 1567. — Observations de M. Dupin, sur la fréquence des interpellations et sur leurs conséquences relativement à l'interprétation de la loi en discussion, *ibid.*) : MM. O. Barrot, Gust. de Beaumont, Berryer, de Carné, de Castellane, Chégaray, Delespaul, F. Delessert, Dubois de la Loire-Inférieure, Dufaure, Dupin, Galos, *Commissaire du Roi*, de Gasparin, d'Haubersart, Isambert, Jollivet, Jubelin, *Commissaire du Roi*, Lanyer, Jules de Lasteyrie, *Rapporteur*; Ledru-Rollin, Lemercier, Leray, Levavasseur, Lherbette, de Mackau, *Ministre de la marine*, Pascalis, de Peyramont, de La Rochefoucauld-Liancourt, Roger du Loiret, Ternaux-Compans, de Tocqueville, Wustenberg. — Scrutin sur l'ensemble du projet de loi: Adoption [4 juin] (P., t. 10, p. 18; M., p. 1581). — Loi du 18 juillet 1845 (B. des L., n° 12151; M, p. 2249).

RÉGIME hypothécaire. — Incident y relatif, voy. COMPTES DE 1842 et BUDGET GÉNÉRAL DE L'ÉTAT POUR 1846, *Justice*.

RÉGIME pénitentiaire. — Incident y relatif, voy. CODE D'INSTRUCTION CRIMINELLE.

RÈGLEMENT de la Chambre. — Teneur de la proposition de M. Duvergier de Hauranne, tendant à ce qu'il soit nommé une Commission de neuf membres, chargée de substituer, dans le règlement de la Chambre des Députés, le vote public au vote secret, et d'organiser à cet effet un nouveau mode de votation [6 février 1845] (P., t. 1, p. 351; M., p. 265). — Développements [10 février] (P., t. 1, an., p. 161; M., p. 297). — La prise en considération, appuyée par M. le Ministre de l'intérieur, est adoptée [même séance] (P., t. 1, p. 433; M., *Ibid.*). — Commission (F. n° 18; M., p. 320). — Rapport, par M. de Sainte-Aulaire, qui propose de procéder habituellement par un *Scrutin de division*, mais de conserver le *Scrutin secret* comme mode exceptionnel et pour en user seulement lorsqu'il sera réclamé par *quarante membres* [4 mars] (P., t. 2, an., p. 193; M., p. 542). — Discussion [17 mars] (*Discussion générale*, P., t. 3, p. 78; M., p. 640. — Incident au sujet de l'Adresse au Roi, dite *des deux cent vingt-un*, votée par la Chambre dans la première session 1830, P., t. 3, p. 89 et 90; M., p. 643 et 644. — *Discussion*

des articles, P., t. 3, p. 92; M., p. 644. — M. Dupin propose que le scrutin secret ait lieu sur la demande de *vingt* membres, P., t. 3, p. 109; M., p. 653 : Adoption de cet amendement, P., t. 3, p. 110; M., p. 654) : MM. Barrillon, O. Barrot, Berryer, Chambolle, Corne, Desmousseaux de Givré, Dupin, Duvergier de Hauranne, de l'Espée, de Langle, Jules de Lasteyrie, de La Rochejaquelein, de Sainte-Aulaire, *Rapporteur*, de Salvandy, *Ministre de l'Instruction publique*, de Schauenburg, de Tracy. — Au moment du vote sur l'ensemble, on demande qu'il y soit procédé au scrutin secret : après quelques moments d'attente, la liste de vingt membres exigée par le règlement n'étant pas produite, le projet de la Commission, avec l'amendement de M. Dupin, est mis aux voix et adopté par assis et levé [18 mars] (P., t. 3, p. 113; M., p. 654).

RÉHABILITATION des condamnés, voy. CODE D'INSTRUCTION CRIMINELLE.

REMBOURSEMENT des rentes cinq pour cent sur l'État, voy. RENTES et BUDGET GÉNÉRAL DE L'ÉTAT : *Dette publique*.

REMÈDES secrets. — Observations relatives à la nécessité d'en régler la vente par une loi, voy. SUBSTANCES VÉNÉNEUSES.

REMILLY (M.) [Seine-et-Oise, 1er arr.]. — Est entendu dans la discussion du Budget de 1846 (*Taxe à imposer sur les chiens*, M. de 1845, p. 2037, 2038).

RÉMUSAT (M. DE) [Haute-Garonne, 4e arr.]. — Sa proposition ayant pour objet de retirer aux Députés la faculté d'accepter des fonctions publiques salariées, voy. DÉPUTÉS A LA CHAMBRE. — Est entendu dans la discussion du crédit applicable à la fabrication du matériel nécessaire à l'armement de Paris (M. de 1845, p. 1239).

RENNES (Quais de), voy. CRÉDITS, § XXV.

RENTES cinq pour cent sur l'Etat. — Texte de la proposition de M. Muret de Bort, ayant pour objet d'autoriser le Ministre des finances à rembourser à raison de 100 fr. par chaque 5 fr. de rente, les propriétaires de rentes cinq pour cent sur l'Etat, qui n'en auraient pas réclamé la conversion en rentes constituées à 4 et demi [6 mars 1845] (P., t. 2, p. 341; M., p. 524). — Développement de la proposition [11 mars] (P., t. 3, an., p. 1; M., p. 575). — Discussion sur la prise en considération (P., t. 3, p. 1; M., p. 576) : MM. Bineau, Duchatel, *Ministre de l'intérieur*, Lacave-Laplagne, *Ministre des finances*, de Saint-Priest. — La prise en considération est adoptée [même séance] (P., t. 3, p. 13; M., p. 578). — Commission (F. n° 60; M., p. 611). — Rapport, par M. Benoist [5 avril] (P., t. 4, an., p. 233; M., p. 935). — Discussion [21 avril] (*Discussion gé-*

nérale, P., t. 5, p. 108; M., p. 1060. *Discussion des articles et amendements*, P., t. 5, p. 125; M., p. 1072. — Article additionnel, proposé par M. de Tracy, ayant pour objet d'exempter de la réduction tout propriétaire d'une rente n'excédant pas cinq cents francs, représentée par une ou plusieurs inscriptions, P., t. 5, p. 150; M., p. 1081 : rejet, P., t. 5, p. 153; M., p. 1082. — Observation de M. Gaulthier de Rumilly, au sujet des inscriptions de rentes cinq pour cent possédées par des tontines et dont elles ont seulement la jouissance viagère, le capital devant faire retour à l'État, P., t. 5, p. 154; M., p. 1082. — Dispositions additionnelles, à l'effet d'excepter les rentes possédées par : la Légion-d'Honneur [adoption], la caisse des invalides de la marine [adoption], la caisse des dépôts et consignation [rejet], les communes [rejet], les hospices [adoption], les fabriques [rejet], les établissements de bienfaisance légalement autorisés [rejet], P., t. 5, p. 162 et suiv.; M., p. 1083 et 1084) : MM. O. Barrot, Benoist, *Rapporteur*, Bineau, Crémieux, F. Delessert, Dozon, Dupin, Fould, Fulchiron, Gaulthier de Rumilly, Glais-Bizoin, de Golbéry, Guyet-Desfontaines, Isambert, Lacave-Laplagne, *Ministre des finances*, de Lamartine, J. Lefebvre, Liadières, Luneau, de Morny, Muret de Bort, de La Plesse, de La Rochejaquelein, de Sade, Saint-Marc Girardin, de Saint-Priest, de Tracy, Vatout, de Vatry. — Scrutin sur l'ensemble de la proposition : Adoption [23 avril] (P., t. 5, p. 169; M., p. 1085).

REPRÉSENTATION d'ouvrages dramatiques, voy. THÉATRES.

RÉPRESSION des infractions au règlement général sur les pêcheries dans les mers situées entre les côtes de France et celles de la Grande-Bretagne et d'Irlande, voy. PÊCHERIES.

RÉSERVE de l'armée. — Considération sur la nécessité de l'organiser, voy. APPEL DE QUATRE-VINGT MILLE HOMMES.

RÉSIDENCE des réfugiés politiques, voy. RÉFUGIÉS.

RESPONSABILITÉ des agents du pouvoir. — Teneur de la proposition présentée par M. Isambert [6 février 1845] (P., t. 1, p. 358; M., p. 266). — Développements [17 février] (P., t. 2, p. 2; M., p. 357). — Discussion sur la prise en considération (P., t. 2, p. 19; M., p. 359); MM. Martin du Nord, *Garde des sceaux*, et O. Barrot. — La proposition n'est pas prise en considération [même séance] (P., t. 2, p. 20; M., p. 360).

RETENUES exercées de 1814 à 1820 sur le traitement des membres de la Légion-d'Honneur, voy. LÉGION-D'HONNEUR.

RETRAITES des fonctionnaires civils, voy. PENSIONS.

REYNARD (M.) [Bouches-du-Rhône, 2e arr.]. — Est entendu dans la discussion : du deuxième projet de loi de Douanes (*Guano*, M. de 1845, p. 828. *Drawback sur les savons*, M., p. 864, 865); de la loi de concession des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à Avignon (M., p. 1595) ; du Budget de 1846 (*Service sanitaire*, M., p. 1736).

RICHOND DES BRUS (M.) [Haute-Loire, 1er arr.]. — Dépose une pétition : d'habitants de Coubon, en faveur de la liberté d'enseignement (M. de 1845, p. 393) ; du sieur Best, expert-géomètre, qui demande que les experts soient soumis à des conditions de capacité (M., p. 513). — Est entendu sur : les projets de lois de Crédits applicables aux hospices et bureaux de charité (M., p. 671, 672) et aux routes royales (*Discussion générale*, M., p. 897) ; le Budget de 1846 (*Traitement des Conseillers de Préfecture de la Seine*, M., p. 1691. *Service sanitaire*, M., p. 1734, 1736. *Académie Royale de Musique*, M., p. 1919) ; le projet de loi concernant la mise en adjudication du chemin de fer de Paris à Strasbourg (*Embranchement sur Saarbruck*, M., p. 1985).

RIHOUET (M.) [Manche, 6e arr.]. — Est entendu dans la discussion du Budget de 1846 (*Comptabilité en matières de la Marine*, L. D.; M., p. 1827. *État naval du Royaume*, M., p. 1829).

RIVET (M.) [Corrèze, 2e arr.]. — Est entendu dans la discussion de la proposition de M. Crémieux, ayant pour objet de modifier la loi électorale (M. de 1845, p. 885); du Budget de 1846 (*Haras de Pompadour*, M., p. 1709).

RIVIÈRES. — Amélioration de plusieurs fleuves et rivières, voy. CRÉDITS, § XV. — Proposition de loi concernant l'endiguement des cours d'eau, voy. ENDIGUEMENT. — Redressement du cours de la Vilaine, voy. CRÉDITS, § XXV.

ROCHEFORT. — Travaux de fortification à entreprendre dans le moyen de défense de ce port, voy. CRÉDITS, § XIX.

ROCHEFOUCAULD-LIANCOURT (M. le Marquis DE LA) [Cher, 2e arr.]. — Dépose une pétition des principaux habitants de Senlis et de Clermont, qui sollicitent une loi sur la libre concurrence entre tous les officiers publics pour la vente des récoltes sur pied (M. de 1845, p. 153) ; des instituteurs primaires du canton de Lury (M., p. 1160). — Est entendu sur le projet de loi concernant : les Caisses d'épargne (M., p. 978, 1007) ; la fabrication du matériel nécessaire à l'armement de Paris (M., p. 1260) ; le régime législatif des colonies (M., p. 1552, 1579); le Budget de 1846 (*Aliénés*, M., p. 1696).

ROCHEJAQUELEIN (M. le Marquis DE LA) [Morbihan, 6e arr.]. — Prend part à la discussion du projet de loi relatif à la police des

chemins de fer (M. de 1845, p. 230). — Dépose des pétitions d'habitants des départements du Doubs, des Côtes-du-Nord, de la Haute-Saône et du Morbihan, et de l'arrondissement de Ploërmel, qui réclament la liberté de l'enseignement (M., p. 376 et 1752); d'officiers en non-activité ou en disponibilité, ayant pour objet d'obtenir une amélioration à leur position (*ibid*). — Est entendu dans la discussion : du Crédit pour dépenses secrètes (M., p. 385); de la proposition de loi relative à la translation du domicile politique (M., p. 605); de la proposition de M. Duvergier de Hauranne concernant le scrutin secret (M., p. 654); de la proposition de M. Crémieux ayant pour objet de modifier la loi électorale (M., p. 886); de la proposition de M. Muret de Bort, sur le remboursement des rentes cinq pour cent (M., p. 1080); de la loi collective des crédits supplémentaires et extraordinaires pour 1844 et 1845 (*Discussion générale* : Incident concernant la disparition du frère Gaillard, M., p. 1129). — Parle : à l'occasion des interpellations sur l'exécution des lois touchant les congrégations religieuses (M., p. 1185); dans la discussion du Crédit applicable à la fabrication du matériel nécessaire à l'armement de Paris (M., p. 1239, 1240, 1249, 1250, 1259 et 1272 à l'errata; 1260); sur le projet de loi de concession du chemin de fer du Nord et de ses embranchements (M., p. 1298, 1304, 1334, 1335, 1381, 1384); sur le Budget de l'État pour 1846 (*Discussion générale*, M., p. 1634. *Observation des fêtes et dimanches*, M., p. 1652. *Acquisition d'ouvrages d'art*, M., p. 1668); sur le projet de loi concernant la mise en adjudication des chemins de fer de Tours à Nantes et de Paris à Strasbourg (*Chemin de Strasbourg*, M., p. 1999. *Article additionnel*, M., p. 2004).

ROGER (M. le Baron) [Loiret, 4e arr.]. — Sa proposition ayant pour objet de modifier quelques unes des dispositions du Code d'instruction criminelle relatives à l'arrestation et à la détention des prévenus, voy. CODE D'INSTRUCTION CRIMINELLE. — Est entendu pour un fait personnel, dans la discussion sur la prise en considération de cette proposition (P., t. 1, p. 517; M. de 1845, p. 346). — Parle sur : la pétition du sieur Hudes, ancien marin, qui réclame contre la fixation de sa demi-solde (M., p. 911); le projet de loi concernant le régime des esclaves dans les colonies (M., p. 1555, 1558, 1566, 1570, 1571, 1577, 1581).

ROGER (M. le comte) [Nord, 6e arr.] — Est entendu : dans la discussion générale du premier projet de loi de Douanes (M. de 1845, p. 690); sur le projet de loi de concession du chemin de fer du Nord et de ses embranchements (M., p. 1354).

ROUL (M.) [Gironde, 4e arr.]. — Dépose une pétition de propriétaires de la commune de Portets (M. de 1845, p. 843). — Est entendu dans la discussion du deuxième projet de loi de Douanes (*Nitrates*, M., p. 829). — Obtient un congé (P., t. 4, p. 134; M., p. 896).

sidérations en faveur du rétablissement des péages sur les routes, M., p. 1827. Recettes : *Taxe des lettres*, *Droit sur les envois d'argent par la poste*, I. D.; M., p. 2036); des pétitions ayant pour objet l'amélioration de la race chevaline en France (M., p. 2061).

SAINT-SERVAN (Bassin à flot de), voy. CRÉDITS, § XXV.

SAINT-YON (M. le Général DE), *Commissaire du Roi*. — Est entendu dans la discussion du Budget de 1846 (*Cadre du corps d'état-major*, P., t. 11, p. 124; M., p. 1754. *Réunion de la réserve militaire*, P., t. 11, p. 127; M., p. 1755. *École de Saumur*, P., t. 11, p. 130; M., p. 1756. *Incident concernant les nominations aux emplois d'adjudants-majors, de trésoriers et autres fonctions spéciales*, P., t. 11, p. 140, 142; M., p. 1759, 1760).

SALGUES (M.) [Lot, 3e arr.]. — Ses rapports sur des projets de lois d'intérêt local, voy. IMPOSITIONS EXTRAORDINAIRES, aux §§ Garonne (Haute), Aveyron, Corrèze; LIMITES, au § Ain; EMPRUNTS, aux §§ Belleville, Le Mans, Tourcoing, Melun. — Prend part à la discussion du Budget de 1846 (*Tabacs*, M., p. 1933).

SALVAGE (M.) [Cantal, 3e arr.]. — S'excuse de son absence (P., t. 1, p. 15; M. de 1845, p. 5).

SALVANDY (M. le comte DE) [Gers, 3e arr.]. — Est nommé vice-président de la Chambre (P., t. 1, p. 10; M. de 1844, p. 3076). — *Ministre de l'instruction publique* (Ordonnance royale du 1er février 1845). — Est entendu dans la discussion : du projet de loi d'organisation du conseil d'État (P., t. 2, p. 151; M. de 1845, p. 430, 431); de la loi sur les pensions de retraite des fonctionnaires civils (P., t. 2, p. 284, 285, 286, 287, 316, 393, 419; M., p. 490, 500, 538, 553). — Parle sur : un incident, au sujet de l'entrée de M. Lacoudrais au conseil d'Amirauté, sans que ce Député ait été soumis à la réélection (P., t. 2, p. 437; M., p. 569); la proposition de M. Duvergier de Hauranne concernant le scrutin secret (P., t. 3, p. 99; M., p. 654). — Soumis à la réélection, par suite de son entrée au Ministère (B. des L., n° 11833; M., p. 295), il est réélu, admis et il prête serment (P., t. 3, p. 189; M., p. 720 et 741). — Parle sur la pétition du sieur Durand, et incidemment sur la question de savoir si la Chambre doit écarter par une fin de non-recevoir les pétitions de serviteurs de l'État, lorsqu'ils sollicitent près d'elle le redressement de griefs avant d'avoir recouru à leurs supérieurs hiérarchiques (P., t. 4, p. 181, 182; M., p. 961, 962). — Prend part à la discussion du Budget de 1846 (*Réduction proposée par la Commission sur le chapitre IV du Ministère de l'instruction publique* [Services généraux], P., t. 12, p. 231; M., p. 1876. *Publication du tableau des livres approuvés pour l'instruction primaire*, M., p. 1876. *Travaux de comptabilité dévolus aux inspecteurs des écoles primaires*,

P., t. 12, p. 232; M., p. 1876. *Dépenses des nouvelles facultés*, P., t. 12, p. 233, 234; M., p. 1876. *Chaires vacantes dans les facultés de droit*, M., p. 1877. *Loi à intervenir sur l'enseignement et sur l'exercice de la médecine et de la pharmacie*, P., t. 12, p. 235; M., p. 1877. *Nominations provisoires aux chaires des facultés*, P., t. 12, p. 237; M., p. 1877. *Facultés de théologie*, P., t. 12, p. 238; M., p. 1877. *Professeurs des facultés suppléés dans leurs cours*, P., t. 12, p. 238, 239; M., p. 1877. *Traitement des professeurs des colléges royaux de nouvelle création*, P., t. 12, p. 241; M., p. 1877. *Élévation de huit colléges royaux à une classe supérieure*, P., t. 12, p. 243, 244, 247, 250, 254, 256, 257; M., p. 1878, 1879, 1895. *Subvention aux colléges royaux*, P., t. 12, p. 258; M., p. 1895, 1896. *Constitution du corps des maîtres d'étude*, P., t. 12, p. 269; M., p. 1897. *Sa réponse à M. Desmousseaux de Givré, qui demandait la réorganisation de l'Université par une loi*, P., t. 12, p 270; M., p. 1897. *Distribution des bourses des colléges royaux*, P., t. 12, p. 272; M., p. 1898. *Fonds d'encouragement aux colléges communaux*, P., t. 12, p. 279; M., p. 1900. *Chaires d'histoire à établir dans ces colléges*, Ibid. *Salles d'asile*, P., t. 12, p. 295, 296, 297, 298; M., p. 1916, 1917. *Fonds de réserve des écoles normales primaires*, P., t. 12, p. 301, 302; M., p. 1917. *Muséum d'histoire naturelle*, P., t. 12, p. 305; M., p. 1918. *Échanges d'ouvrages entre les bibliothèques publiques*, P., t. 1, p. 307; M., p. 1919. *Écoles des Chartes*, P., t. 12, p. 308; M., p. 1919. *Souscriptions*, P., t. 12, p. 308 et 311; M., p. 1919. *Journal des Savants*, P., t. 12, p. 310; M., p. 1919. *Division du chap. XXI, proposée par la Commission*, P., t. 12, p. 312; M., p. 1919).

SAPEY (M.) [Isère, 7e arr.]. — Préside comme doyen d'âge (M. de 1844, p. 3071). — Son discours en quittant le fauteuil (P., t. 1, an., p. 4; M. de 1845, p. 4).

SARDAIGNE, voy. TRAITÉ DE COMMERCE.

SARTHE (Perfectionnement de la), voy. CRÉDITS, § XV.

SAUNAC (M.) [Côte-d'Or, 1er arr.]. — Dépose des pétitions qui demandent le prompt achèvement du chemin de fer de Paris à Lyon (M. de 1845, p. 672).

SAUZET (M.) [Rhône, 1er arr.]. — Est nommé président de la Chambre [27 décembre 1844] (P., t. 1, p. 9; M., p. 3072). — Son discours en prenant place au fauteuil (P., t. 1, an., p. 9; M. de 1845, p. 5). — Son discours au Roi, à l'occasion du nouvel an (P., t. 1, an., p. 36; M., p. 13). — Expose les avantages qui résulteront, pour l'expédition des travaux de la Chambre, de la présentation du Budget dès le début de la session (P., t. 1, p. 17; M., p. 11). — Son discours au Roi, le jour de la fête de Sa Majesté (P., t. 6, an., p. 1;

réduire la taxe du sel [14 mai 1845] (P. t. 6, p. 240; M., p. 1303) — Développements [26 mai] (P., t. 8, an., p. 628; M., p. 1454). — Discussion sur la prise en considération (P., t. 8, p. 122; M., p. 1456) : MM. Benoist, Demesmay, de Gasparin, Genty de Bussy, Glais-Bizoin, Lacave-Laplagne, *Ministre des finances*, de Lahaye-Jousselin, Luneau. — La Chambre prend la proposition en considération [même séance] (P. t. 8, p. 132; M., p. 1458). — Commission (F. n° 126; M., p. 1560). — Rapport, par M. Dessauret [24 juin] (P., t. 12, an., p. 321; M., p. 1967).

3. — Considérations sur les inconvénients qui résultent de l'obligation imposée aux armateurs pour la pêche, de s'approvisionner de sel français, voy. BUDGET GÉNÉRAL DE L'ÉTAT pour 1846, *Agriculture et Commerce*.

SÉMINAIRE de Saint-Sulpice. — Projet de loi de crédit applicable à l'exécution des travaux nécessités par l'alignement de la rue du Pot-de-Fer, à Paris, voy. CRÉDITS, § VII.

SÉNAC (M.), *Commissaire du Roi*. — Est entendu dans la discussion du Budget de 1846 (*Primes à la pêche*, P., t. 11, p. 82; M. de 1845, p. 1713).

SERMENT, voy. ÉVÊQUES.

SERVICES PUBLICS, voy. EMPLOIS.

SERVICES SANITAIRES. — Incident y relatif, voy. BUDGET GÉNÉRAL DE L'ÉTAT POUR 1846, *Agriculture et commerce*.

SERVITUDES MILITAIRES. — Incident relatif à l'interprétation des dispositions qui s'y rapportent, dans la loi de 1841 concernant les fortifications de Paris, voy. POLICE DES CHEMINS DE FER. — Observations sur la nécessité de fixer par une loi les droits des propriétaires d'immeubles frappés de servitudes militaires par suite de la fortification de la même ville, voy. BUDGET GÉNÉRAL DE L'ÉTAT POUR 1846, *Guerre*.

SESSION 1845. — Ordonnance royale portant convocation des Chambres pour le 26 décembre 1844 [20 novembre 1844] (B. des L., n° 11637; M. de 1844, p. 2905). — La session est ouverte par le Roi au jour indiqué (P., t. 1, p. 1re; M., p. 3063). — Sa clôture [21 juillet 1845] (P., t. 13, p. 338; M. de 1845, p. 2196).

SEVIN-MAREAU (M.) [Loiret, 3e arr.]. — Est entendu dans la discussion du Budget de 1846 (*Epizooties*, M. de 1845, p. 1707. *Motifs de son amendement tendant à faire contribuer les propriétés de l'Etat aux charges communales*, I. D). — Obtient un congé (P., t. 12, p. 194; M. p. 1869).

STOURM (M.) [Aube, 1er arr.]. — Obtient un congé [P., t. 5, p. 300; M. de 1845, p. 1151).

SUBERVIE (M. le Général) [Eure-et-Loir, 4e arr.]. — Demande qu'il soit présenté un projet de loi pour organiser la réserve de l'armée (M. de 1845, p. 661). — Est entendu sur les projets de lois de crédits applicables : à la fabrication du matériel nécessaire à l'armement de Paris (M., p. 1236, 1259, 1260) ; à divers services de la guerre et notamment à l'Algérie (*Article additionnel proposé par M. Desmousseaux de Givré*, M., p. 1506) ; à la fortification de plusieurs places et ports (M., p. 1590. — Prend part à la discussion du Budget de 1846 (*Inspecteurs de l'agriculture*, M., p. 1707. *Haras*, M., p. 1710. *Officiers généraux du cadre de réserve*, M., p. 1754. *École de Saumur*, M., p. 1756. *Vivres-pain de la guerre*, M., p. 1773. *Observations sur les modifications de l'habillement des troupes*, *Remplacement du coq gaulois par un autre emblême*, M., p. 1773, 1774. *Secours aux officiers en réforme*, M., p. 1777). — Est entendu sur des pétitions ayant pour objet l'amélioration de la race chevaline en France (M., p. 2060) ; sur celle du sieur Motel, officier réformé (M., p. 2066).

SUBSTANCES VÉNÉNEUSES. — Exposé des motifs et texte du projet de loi présenté par M. Cunin-Gridaine, Ministre de l'agriculture et du commerce, ayant pour objet de substituer de nouvelles dispositions pénales à celles édictées par la loi du 21 germinal an XI, en cas de contraventions aux règlements d'administration publique, sur la vente, l'achat et l'emploi de ces substances [31 mai 1845] (P., t. 9, an., p. 275 ; M. de 1845, p. 1554). — Commission [F. n° 131 ; M., p. 1638). — Rapport, par M. Vivien [14 juin] (P., t. 11, an., p. 189 ; M., p. 1922). — Discussion (1er juillet] (P., t. 13, p. 215 ; M., p. 2005). — Observations de M. Taillandier tendant à faire régler par une loi la vente des remèdes secrets et la police de la pharmacie : M. Cunin-Gridaine, Ministre du commerce (*Ibid.*). — Scrutin sur l'ensemble du projet de loi : Adoption [même séance] (*Ibid.*). — Loi du 19 juillet 1845 (B. des L., n° 12115 ; M., p. 2211).

SUCRES indigènes (Impôt des).

1. — Le projet de loi pour régler sa perception, demeuré pendant la session 1844 à l'état de rapport, est *repris* [9 janvier 1845] (P., t. 1, p. 20 ; M., p. 50). — Ordonnance de retrait [10 février] (P., t. 1, an., p. 95 ; M., p. 309).

2. — Exposé des motifs et texte d'un nouveau projet de loi ayant le même objet, présenté par M. Lacave-Laplagne, Ministre des finances [10 février 1845] (P., t. 1, an., p. 133 ; M. p. 299). — Commission (F. n° 37 ; M., p. 348). — Rapport, par M. Benoist [12 avril] (P., t. 4, an., p. 338 ; M., p. 994). — Discussion [24 avril] (P., t. 5,

p. 171; M., p. 1088) : MM. de Beaumont de la Somme, Benoist, *Rapporteur*, Bourty, *Commissaire du Roi*, Bureaux de Pusy, Chégaray, Dubois de la Loire-Inférieure, Lacave-Laplagne, *Ministre des finances*, Lestiboudois, de Morny. — Scrutin sur l'ensemble du projet de loi : Adoption [même séance] (P., t. 5, p. 197; M., p. 1092).

Exposé des motifs et texte du même projet de loi amendé par la Chambre des Pairs, présenté par M. le Ministre des finances [21 juin] (P., t. 12, an., p. 149; M., p. 1924). — Renvoi à la Commission qui avait été chargée d'examiner le projet primitif (P., t. 12, p. 160; M., p. 1849). — Rapport, par M. Benoist [30 juin] (P., t. 13, an., p. 41).

SUISSE. — Incident au sujet de la situation des Israélites français qui s'y établissent, voy. BUDGET GÉNÉRAL DE L'ÉTAT POUR 1846, *Affaires étrangères*.

SURIAN (M. DE) [Bouches-du-Rhône, 3e arr.]. — Dépose des pétitions : d'ouvriers cordonniers qui se plaignent du dommage que leur causent les travaux des détenus des maisons centrales (M. de 1845, p. 381); du sieur Blanc, ayant pour objet la réclamation, par voie diplomatique, des archives enlevées autrefois à la ville de Marseille par les Espagnols (*Ibid*); d'habitants de Marseille, de Falmay et des arrondissements de Dieppe, Lannion, Beaune et Saint-Malo, en faveur de la liberté d'enseignement (M., p. 547, 827, 1165). — Est entendu dans la discussion du Budget de 1846 (*Service sanitaire*, M., p. 1733, 1735. *Service des paquebots de la Méditerranée*, M., p. 1937).

SURTAXE A L'OCTROI DE LA ROCHELLE SUR LES BOISSONS. — Le projet de loi pour l'autoriser, présenté pendant la session 1844 et demeuré à l'état de rapport, est *repris* [9 janvier 1845] (P., t. 1, p. 21; M., p. 50). — Discussion [29 janvier] (P., t. 1, p. 189; M., p. 192) : MM. Baumes, *Rapporteur*, Benoist, Lacave-Laplagne, *Ministre des finances*, de La Grange, de Larcy, Rasteau, de Tracy. — Scrutin sur l'ensemble du projet amendé par la Commission : Adoption [même séance] (P., t. 1, p. 198; M., p. 195). — Loi du 9 mars 1845 (B. des L., n° 11850; M., p. 573).

SYRIE, voy. BUDGET GÉNÉRAL DE L'ÉTAT POUR 1846, *Affaires étrangères*.

T

TABACS. — Incidents relatifs à l'emploi des tabacs exotiques dans la fabrication, à la culture du tabac en France et au projet de transférer à Saverne la manufacture de Strasbourg, voy. BUDGET GÉNÉRAL DE L'ETAT POUR 1846, *Dépenses*, IV° partie. — Observations sur le transport, par navires étrangers, des tabacs achetés pour le compte de l'Etat, voy. BUDGET GÉNÉRAL DE L'ETAT POUR 1846, *Recettes*.

TAILLANDIER (M.) [Seine, 3e arr.]. — Est entendu dans la discussion : du règlement des comptes du Budget de 1842 (*Délimitation du Rhin*, M. de 1845, p. 204); du projet de loi relatif à la police des chemins de fer (M., p. 221, 227, 230, 231, 244 et 1477); du crédit applicable à l'achèvement de plusieurs édifices publics (*Archives du Royaume*, M., p. 245, 246); du projet de loi d'organisation du conseil d'Etat (M., p. 463, 468); de la loi sur les pensions de retraite des fonctionnaires civils (M., p. 490, 491, 542); du projet de loi de crédit pour secours aux hospices et bureaux de charité (M., p. 670). — Dépose une pétition d'habitants de Paris, en faveur de l'abaissement du cens électoral (M., p. 687). — Est entendu sur une pétition qui demande une loi pour régler l'exercice de la médecine (M., p. 913). — Présente une proposition de loi répressive du duel, voy. DUEL. — Est entendu dans la discussion de cette proposition (M., p. 1116). — Prend part à la discussion du Budget de l'Etat pour 1846 (*Retard apporté à l'envoi des avertissements de la contribution des patentes dans Paris*, M., p. 1635. *Subvention à la caisse des pensions de l'Opéra*, M., p. 1670. *État des routes royales aux abords de Paris*, M., p. 1818. *Observations sur l'inexécution de certaines dispositions de l'ordonnance royale constitutive de l'École des Chartes*, M., p. 1919. *Souscription au Journal des Savants*, M., p. 1919. *Pensions de l'Académie royale de musique*, M. p. 1954). — Ses observations au sujet de la nécessité de réglementer par une loi la vente des remèdes secrets et la police de la pharmacie (M., p. 2005).

TAITI, voy. OCÉANIE.

TALABOT (M.) [Haute-Vienne, 1er arr.]. — Est entendu dans la discussion : du projet de loi relatif à la police des chemins de fer (M. de 1845, p. 226); des lois de Douanes (Premier projet de loi : *Fers étrangers*, M., p. 755. Deuxième projet de loi : *Discussion générale*, M., p. 814); du projet de loi de concession du chemin de fer du Nord et de ses embranchements (M., p. 1299); du budget de 1846 (*Importation de bêtes bovines*, M., p. 1707, 1708).

d'admission et d'avancement dans les emplois publics (I. D.; M., p. 267); de la loi sur les irrigations (M., p. 307, 319; erratum, 330); du projet de loi d'organisation du conseil d'État (M., p. 430, 441); de la proposition relative au timbre des journaux et écrits périodiques (M., p. 610, 618); de la proposition de M. Duvergier de Hauranne, concernant le scrutin secret (M., p. 643). — Est entendu : sur la demande, faite par M. de Vatry, de renvoyer la proposition relative aux Députés intéressés dans les marchés avec l'État, à la Commission d'examen de la proposition de M. de Rémusat (M., p. 883); dans la discussion de la proposition de M. Muret de Bort, pour la conversion des rentes cinq pour cent (M., p. 1081, 1082). — Dépose une pétition du conseil municipal de Laigle, contre le prélèvement, au profit du Trésor, du dixième des octrois (M., p. 1314). — Est entendu dans la discussion : du projet de loi de crédit applicable à l'introduction de travailleurs libres dans les colonies (M., p. 1582); du Budget de 1846 (Dépenses : *Incident relatif à l'école centrale des arts et manufactures*, M., p. 1711. Recettes : *Taxe proposée sur les chiens*, M., p. 2038).

TRAITÉ conclu avec la Grande-Bretagne, le 29 mai 1845, et ayant pour objet de substituer des dispositions nouvelles aux conventions relatives à la répression de la traite des noirs. — M. le Ministre de la marine dépose sur le bureau de la Chambre une ampliation de ce traité, et, comme annexe, la copie des instructions arrêtées entre les Gouvernements français et anglais pour être remises à l'officier qui exercera le commandement supérieur de chacune des stations navales qui seront employées sur la côte occidentale d'Afrique [10 juin 1845] (P., t. 10, p. 170; M., p. 1651). La Chambre en ordonne le dépôt à ses archives et en outre l'impression et la distribution (*Ibid.*). — Texte de ces documents (P., t. 10, an., p. 273). — Projet de loi de crédit pour l'exécution de ce traité, voy. CRÉDITS, § XXXII.

TRAITÉ avec l'Iman de Mascate. — Incident à ce sujet, voy. DOUANES, § II, deuxième projet de loi.

TRAITEMENT des juges-de-paix, voy. JUGES-DE-PAIX.

TRAITÉS de commerce avec la Belgique et avec la Sardaigne, voy. DOUANES et CONTREFAÇON D'OUVRAGES LITTÉRAIRES.

TRANSLATION du domicile politique, voy. DOMICILE POLITIQUE.

TRAVAUX EXTRAORDINAIRES. — Observations sur l'emploi des crédits accordés par la loi du 25 juin 1841, pour les bâtiments militaires, et notamment sur l'application aux bâtiments des dépôts de remonte d'une partie de ces crédits, voy. BUDGET DE L'ÉTAT POUR 1846, *Guerre*.

une pétition d'électeurs du canton de La Ferté-sous-Marans, contre le projet de tracé du canal par Donjeux (M., p. 1111).

V

VALMY (M. le Duc de) [Haute-Garonne, 2e arr.]. — Obtient un congé (P., t. 1, p. 7; M. de 1844, p. 3071).

VARENNE (M. le baron Burignot de) [Saône-et-Loire, 3e arr.]. — Dépose une pétition de propriétaires de houillères de Saône-et-Loire et de la Loire, contre le projet de canal de Vitry à Donjeux (M. de 1845, p. 1165).

VATOUT (M.) [Côte-d'Or, 4e arr.]. — Dépose une pétition du conseil municipal de Sémur, qui demande l'établissement d'une voie directe sur Lyon, à partir de Pouilly, en perçant le mont Afrique (M. de 1845, p. 50). — Est entendu : sur cette pétition (M., p. 362, 363); sur le projet de loi de crédit applicable à l'achèvement de plusieurs édifices publics, en qualité de Commissaire du Roi (*Archives du royaume*, P., t. 1, p. 338; M., p. 247); sur le projet de loi d'organisation du conseil d'Etat (M., p. 431, 468); dans la discussion de la loi concernant les pensions de retraite des fonctionnaires civils (M., p. 490, 527). — Dépose une pétition de greffiers de l'arrondissement de Sémur (M., p. 565). — Prend part à la discussion : de la proposition de M. Muret de Bort pour la conversion des rentes cinq pour cent (M., p. 1082); du projet de loi de concession du chemin de fer du Nord et de ses embranchements (M., p. 1307, 1308); du projet de loi de concession du chemin de fer de Paris à Lyon et de Lyon à Avignon (M., p. 1593, 1606, 1607); du Budget de 1846 (*Ecoles d'arts et métiers*, M., p. 1711); du projet de loi pour la restauration de la cathédrale de Paris (M., p. 1978).

VATRY (M. de) [Meurthe, 4e arr.]. — Est entendu : dans la discussion du projet de loi relatif à la police des chemins de fer (M. de 1845, p. 217); sur les interpellations faites par M. Garnier-Pagès, au sujet de la négociation à la Bourse de Paris d'un nouveau fonds espagnol (M., p. 421); sur la loi relative aux pensions de retraite des fonctionnaires civils (M., p. 525). — Ses rapports sur diverses pétitions (M., p. 579); sur celles : du sieur Drouard, à l'effet d'obtenir la codification des dispositions de lois concernant les contributions indirectes (P., t. 3, p. 16; M., p. 579); des pâtissiers de Paris, qui réclament contre la concurrence que leur font les boulangers (P., t. 4, p. 179; M., p. 960); d'Espagnols, qui se plai-

FIN DE LA TABLE.

ERRATUM.

Page 41, ligne 3e en remontant. *Au lieu de* P., t. 10, an., p. 313, et t. 11, p. 541, *lisez :* P., t. 10, an., p. 313 et 541.

PROCÈS-VERBAUX

DES SÉANCES

DE LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS.

SESSION DE 1845.

PROCÈS-VERBAUX

DES SÉANCES

DE LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS.

SESSION DE 1845.

K France.

PROCÈS-VERBAUX

DES SÉANCES

DE LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS.

SESSION 1845.

TOME XI.

DU 12 AU 16 JUIN 1845.

ANNEXES N°s 194 à 205.



PARIS,

DE L'IMPRIMERIE DE A. HENRY,

RUE GIT-LE-COEUR, 8.

1845

M. le Ministre de l'intérieur fait, au nom du Roi, communication à la Chambre de deux projets de loi d'intérêt local.

— La Chambre donne acte à M. le Ministre des présentes communications. Elle en ordonne l'impression, la distribution et le renvoi à la Commission spéciale.

(Voir les annexes imprimés nos 194 et 195.)

Un membre dépose le rapport de la Commission chargée de l'examen du projet de loi portant demande de crédits pour l'achèvement de différents canaux.

— La Chambre en ordonne l'impression et la distribution.

(Voir l'annexe imprimée no 196.)

L'ordre du jour est la suite de la discussion du projet de budget pour 1846. (Dépenses.)

M. le Président rappelle que la discussion a été ouverte hier sur le chapitre 27: Le projet du Gouvernement demande, sur ce chapitre, une augmentation de 105,000 francs, dont 85,000 francs applicables au traitement de plusieurs sous-préfets, ont été accordés hier par la Chambre.

Une deuxième augmentation de 10,000 francs porte sur le traitement des secrétaires généraux de la préfecture de police et de la préfecture de la Seine.

Une troisième, également de 10,000 francs, serait applicable au traitement des conseillers de préfecture du département de la Seine. La commission propose la suppression totale de cette dernière augmentation, et réduit la deuxième de 10,000 à 2,000 fr.

M. le Président met d'abord aux voix la suppression de 4,000 fr. sur le traitement du secrétaire général de la préfecture de police, la Commission allouant seulement 2,000 fr. au lieu de 6,000 qui sont demandés.

Un membre repousse cette réduction. Il y aurait, selon lui, une singulière contradiction à s'appuyer sur la délibération du conseil municipal de Paris, qui, tout en cherchant à se dégager de la rétribution de 6,000 fr. pour le secrétaire général de la préfecture de police, établit l'importance des fonctions et le zèle de celui qui les remplit. Le secrétaire général de la préfecture de police est chargé d'un travail difficile, qui impose une sollicitude constante, une responsabilité de tous les instants, et qui occupe ce fonctionnaire pendant 17 heures sur 24.

M. le préfet de police, si bon juge dans cette matière, a rendu témoignage du zèle et de l'aptitude du titulaire actuel.

La Chambre ne s'associera sans doute pas au vote de la Commission.

M. le Rapporteur répond que, quant à présent, il ne s'agit que de défendre la proposition de la Commission en ce qui touche les deux secrétaires généraux.

La Commission maintiendra toutes ses propositions, parce qu'elle les a longuement élaborées, parce qu'elle les a discutées avec maturité, et son rapporteur ne manquera pas à la mission qui lui a été donnée de les défendre.

La Commission éprouve quelque surprise à voir qu'à deux années de distance, lorsqu'aucun fait nouveau ne s'est produit, on vienne lui proposer une augmentation déjà repoussée. Ce que la Commission demande à la Chambre, c'est de ne pas se déjuger.

En 1843, le traitement du secrétaire général de la Seine était de 8,000 fr.; on proposa, comme aujourd'hui, de le porter à 12,000 fr.

Il y aurait contradiction à accorder, sous l'influence des mêmes circonstances, ce que la Commission avait refusé en 1843.

Quant au secrétaire général de la préfecture de police, on

est venu aussi, en 1843, demander pour lui un traitement de 6,000 fr. sur les fonds du Trésor

La Commission a remarqué alors qu'à travers toutes les phases que son traitement a suivies, aucune partie de ce traitement n'avait été mise à la charge de l'Etat. Elle refusa d'accorder aucune partie de ce traitement, parce qu'elle considéra que ses attributions relevaient de l'administration municipale.

Il est vrai qu'antérieurement le fonctionnaire dont il est question, recevait une partie de son traitement sur le budget municipal, et l'autre sur les fonds départementaux. Mais le conseil général de la Seine, usant du droit qui lui appartient, avait refusé d'accorder en 1842, ce qu'il avait alloué jusque-là. Sur le refus des Chambres, il se pourvut devant le conseil d'Etat, qui maintint le droit du département, et c'est pour remplacer ce déficit et le traitement de ce fonctionnaire qu'on vous propose de lui allouer 6,000 fr. sur le budget de l'Etat.

La Commission de 1844 comme celle de 1843, reconnaît et maintient que les attributions du secrétaire général de la préfecture de police sont presque entièrement de police municipale ; elle rappelle que tous les traitements des employés de la préfecture de police sont supportés par le budget municipal.

Il y a seulement ceci ; c'est que le préfet de police reçoit sur son traitement de 20,000 fr., 20,000 fr. à titre d'indemnité sur les fonds de l'Etat, et 30,000 fr. sur le budget de la ville de Paris.

Ainsi, il reçoit une partie de son traitement à titre de premier magistrat de police de la capitale, puis une autre part parce qu'il est évident qu'il y a dans ses fonctions quelque chose qui participe de l'action générale de la police du royaume.

La Commission aurait pu rester dans la situation où se trouvait la Commission de 1843. Elle aurait pu dire, au sujet du secrétaire général : Voilà des attributions qui sont purement municipales, tout le personnel attaché à

la préfecture de police est rétribué sur le budget municipal; il n'y a pour l'Etat aucune raison d'intervenir dans son traitement.

Toutefois, aujourd'hui, en présence de la persistance du conseil municipal, de l'opinion du conseil général, nous avons pensé que le secrétaire général de la police ne pouvait pas rester dans une situation inférieure à celle du secrétaire général de la Seine, et, en s'appuyant quelque peu de l'opinion que M. le préfet de police appartient aussi par ses attributions à la police générale du royaume, la Commission a pensé que, par assimilation et pour être juste, on pourrait ajouter 2,000 fr. à son traitement pour égaliser les deux secrétaires généraux ; mais la Commission n'a pas voulu aller au-delà, et M. le Rapporteur est chargé par elle de maintenir son opinion et ses propositions sur ces deux questions.

M. LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR dit :

« Messieurs, j'examine la question du secrétaire général de la préfecture de police, et je crois, en thèse générale, qu'il est toujours permis, lorsque des intérêts nouveaux se présentent à la sollicitude du Gouvernement, de venir réclamer de la Chambre un nouvel examen. C'est pour cela que j'ai présenté à la Chambre, en 1845, des propositions sur lesquelles elle avait délibéré en 1843.

« Tout le monde sait que, dans les déterminations de la Chambre, il peut entrer des raisons temporaires, des motifs tirés de l'état des finances, et que des demandes repoussées une année, peuvent avoir un meilleur sort une année suivante.

« Maintenant, est-il bon de réduire à 8,000 fr. le traitement du secrétaire général de la police?

« Vous savez tous comment ce traitement s'est établi : pendant longtemps il était payé moitié sur les fonds municipaux, pour des raisons qui ont été indiquées tout-à-l'heure par M. le Rapporteur, et moitié sur les fonds départemen-

paux : 6,000 francs par le budget de la ville de Paris, et 6,000 fr. par le département.

« La somme de 6,000 francs, qui était supportée par le département, avait été établie par un décret impérial dans un temps où la séparation des dépenses départementales et des dépenses publiques n'était pas aussi exacte qu'aujourd'hui, et en vertu de la toute-puissance du Gouvernement d'alors. Il est arrivé dans cette circonstance ce qui est arrivé dans beaucoup d'autres, c'est-à-dire que des dépenses véritablement publiques, à raison de la situation où était le Trésor, étaient prises à la charge des départements.

« Les choses ont ainsi duré depuis l'Empire jusqu'en 1840. Après la loi de 1828, le conseil général de la Seine a plusieurs fois protesté ; il a prétendu qu'il n'appartenait pas au conseil général de rétribuer des fonctionnaires municipaux ; que ces fonctionnaires ne devaient avoir que l'un des deux caractères, qu'ils pouvaient être ou fonctionnaires municipaux, ou fonctionnaires de l'Etat ; que, dans le premier cas, c'était à la ville de Paris à payer leurs traitements ; et que, dans le deuxième cas, c'était au budget de l'Etat à les payer.

« Les traitements du secrétaire général de la préfecture de police et des conseillers de préfecture étaient imputés sur le budget facultatif. Le conseil général était parfaitement maître de rejeter la dépense du budget facultatif, et le Gouvernement n'avait aucun moyen d'obliger le département à payer ces traitements.

« De même, je dois dire qu'il était conforme aux principes d'imputer sur le budget de l'Etat ce qui était véritablement le traitement d'une fonction publique. La Chambre a reconnu le principe pour les conseillers de préfecture en 1844, car elle a imputé une portion considérable du traitement des conseillers de préfecture de la Seine sur le budget de l'Etat ; et la différence entre le Gouvernement et la Commission, à laquelle la Chambre s'est associée, ne porte pas sur le principe, mais sur la fixation du traitement.

« Aujourd'hui, il n'y a pas non plus, entre la Commission et le Gouvernement, une question de principe; le Gouvernement reconnaît comme la Commission que le secrétaire général de la préfecture de police est un fonctionnaire qui participe à la fois et du caractère de fonctionnaire municipal et du caractère de fonctionnaire de l'Etat. A titre de fonctionnaire municipal, il reçoit 6,000 fr. sur le budget de la ville de Paris. Cette ville a voulu s'exonérer de cette dépense; mais elle y a été contrainte par une ordonnance du contentieux du conseil d'Etat.

« Maintenant, la Commission reconnaît, comme nous, ce double caractère du secrétaire général de la préfecture de police : elle lui accorde 2,000 francs sur le budget de l'Etat. Il n'y a donc pas entre la Commission et le Gouvernement une question de principe, mais une question de fixation de traitement.

« Peut-on dire que le traitement de secrétaire général de préfecture de police est trop élevé à 12,000 francs; faut-il réduire ce traitement qui a été fixé sous l'Empire, et qui a continué jusqu'à nos jours? Là est toute la question. N'est-il pas juste, puisque la ville de Paris supporte la moitié du traitement, que l'autre moitié soit mise à la charge de l'Etat?

« Personne n'ignore l'immense responsabilité de la préfecture de police, et les grands services qu'elle rend non-seulement à Paris, mais encore à toute la France. S'il y a une administration qui ait un caractère général, et un fonctionnaire qui soit essentiellement fonctionnaire de l'Etat, c'est bien le préfet de police.

« Nous demandons, par assimilation pour le secrétaire général de la préfecture de police, ce qui se fait pour le préfet de police. Nous demandons que les situations soient conservées telles qu'elles sont aujourd'hui.

« Nous demandons que ce fonctionnaire continue de recevoir, comme par le passé, 6,000 fr. sur la caisse municipale, et 6,000 fr. sur la caisse de l'Etat, parce que le secrétaire général de la préfecture de police est à la fois fonc-

tionnaire municipal et fonctionnaire de l'État. Remarquez qu'il y a à la préfecture de police des chefs de division qui reçoivent 10,000 fr., et que le secrétaire général se trouve à la tête de l'administration. Si son traitement était réduit à 8,000 francs, vous le placeriez dans une situation inférieure.

« Il ne faut pas perdre de vue l'importance des services. Si nous voulons avoir des fonctionnaires capables, il faut les rétribuer convenablement. Voilà pourquoi nous vous demandons, non pas une augmentation de traitement, mais le maintien du *statu quo*, et j'espère que la Chambre nous l'accordera. »

M. LE RAPPORTEUR fait observer que le titulaire actuel n'a jamais touché 12,000 fr.; c'est là le fait important dans cette discussion. Si d'ailleurs on voulait procéder par analogie entre la situation du secrétaire général et celle du préfet, dont le traitement se compose de deux parts prises, l'une sur le Trésor, et l'autre sur les fonds de la ville, on n'arriverait pas à 6,000 fr. pour le secrétaire général, mais bien à 4,000 fr. seulement.

M. LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR reconnaît que le titulaire actuel ne touche pas 12,000 fr.; mais le Gouvernement a toujours fait réserve de son intention de demander les moyens de rétablir ce traitement. La position où veut le réduire la Commission n'est pas en rapport avec l'importance de ses fonctions.

UN MEMBRE partage l'opinion émise par M. le Ministre, et il cite à l'appui un considérant de l'arrêt du conseil d'État, qui a rejeté la demande de la ville de Paris, tendant à se faire décharger du paiement de ce traitement.

Le considérant est conçu en ces termes :

« Considérant que, d'après l'arrêté consulaire du 12 messidor an XII, les fonctions du préfet de police sont de deux natures, les unes relatives à la police générale, les autres

relatives à la police municipale; d'où il suit qu'une portion de la dépense affectée au traitement du préfet chargé de ces fonctions et du secrétaire général placé sous ses ordres, est à la charge du conseil municipal... »

Si maintenant on réduisait la part de l'État à 2,000 fr., ce serait une véritable iniquité à la charge de la ville de Paris, car elle n'a été taxée à 6,000 fr que dans la pensée que le Trésor en paierait autant, et il se trouverait qu'elle serait chargée des trois quarts, et non pas de la moitié seulement du traitement.

M. le Président met aux voix la réduction de 4,000 fr., proposée par la Commission sur le traitement du secrétaire général de la préfecture de police.

— Cette réduction n'est pas adoptée.

La délibération s'ouvre ensuite sur une pareille réduction de 4,000 fr. proposée par la Commission sur le traitement du secrétaire général de la préfecture de la Seine.

M. le Ministre de l'intérieur dit que les deux secrétaires généraux ont toujours eu jusqu'ici le même traitement, et la Chambre, qui vient de maintenir le premier, voudra, sans doute, aussi maintenir le second.

Elle n'oubliera pas non plus que le secrétaire général de la préfecture de la Seine avait même autrefois une indemnité au-delà des 12,000 fr., qui lui était allouée sur le produit des brevets d'invention. Ce prélèvement a été supprimé par la dernière loi sur la matière. Il n'y aurait ni justice ni convenance à le réduire aujourd'hui au-dessous de 12,000 fr.

Un membre répond que la Chambre a déjà statué l'année dernière en repoussant une demande semblable; elle est maîtresse de se déjuger, mais l'orateur espère qu'elle ne le fera pas.

L'orateur termine en signalant une contradiction dans la-

quelle on tombe trop communément, et qui consiste à réclamer contre l'énormité du chiffre du budget en toute occasion, excepté pendant la discussion même de ce budget, où l'on accorde sans difficulté toutes les augmentations demandées.

M. le Président met aux voix la réduction de 4,000 fr. proposée par la Commission sur le traitement du secrétaire général de la préfecture de la Seine.

— Cette réduction n'est pas adoptée.

La Chambre passe ensuite à la délibération sur la suppression proposée par la Commission d'une somme de 10,000 fr. demandée par le projet de loi en addition au traitement actuel des conseillers de préfecture du département de la Seine.

M. le Ministre de l'intérieur dit :

« Le traitement des conseillers de préfecture a été réglé par décret impérial ; il était partagé entre le budget de l'État et le budget du département, suivant les règles financières établies sous le Gouvernement impérial. Ces règles ont été modifiées par la loi de 1838. En 1838, une distinction a été faite entre le budget facultatif des départements et le budget obligatoire.

« Le traitement de ces fonctionnaires ne peut pas être porté d'office au nombre des dépenses départementales variables. Il n'était pas compris dans la catégorie de ses dépenses. Le conseil général était donc parfaitement libre de se refuser à voter le complément de ces dépenses ; ce n'est pas au conseil général du département qu'il appartient de rémunérer le conseil de préfecture ; cela ne se fait nulle part. La Chambre l'a compris lorsqu'elle a consenti à porter au budget de l'État un crédit pour compléter le traitement de ces fonctionnaires.

« Il n'y a plus aujourd'hui qu'une question d'insuffisance de traitement. Jusqu'en 1832, ils ont eu 9,000 fr. ;

depuis la loi de 1832, on les a réduits à 8,000 fr.; depuis la loi du budget de l'année dernière, ils n'ont plus que 6,000 fr. Je n'hésite pas à dire que le traitement qui existait dans l'origine des fonctions de conseiller de préfecture n'avait rien d'exagéré.

« En effet, il n'est pas besoin de rappeler à la Chambre le grand nombre et l'importance des affaires dont le conseil de préfecture de la Seine est chargé. Il est appelé chaque année à prononcer sur environ 31,000 affaires : 26,000 en matières de contributions, 1,000 en matière de grande voirie dans Paris, 200 de grande voirie hors Paris, 300 affaires de roulage, 600 affaires de navigation, et de 900 affaires diverses, travaux publics, établissements industriels et autres catégories d'affaires qui sont souvent les plus importantes.

« Quand le traitement de conseiller de préfecture de la Seine était à 8,000 fr., j'ai reçu des demandes de préfets ayant rendu de bons et utiles services, qui réclamaient comme retraite une place de conseiller de préfecture de la Seine. En réduisant le traitement, vous empêcherez les hommes les plus utiles, les plus capables, d'embrasser cette carrière, et vous porterez un véritable préjudice à l'Administration.

« Je persiste à demander à la Chambre de maintenir le traitement des conseillers de la préfecture de la Seine à 8,000 fr. »

M. le Rapporteur répond :

« Je n'accepte pas la raison qu'a donnée M. le Ministre de l'intérieur, il y a quelques instants, que notre situation financière pouvait, en 1843, avoir déterminé la Commission.

« La Commission a positivement déclaré, dans son rapport, que la position financière n'était pas le motif du rejet ; qu'elle ne l'avait pas examinée au simple point de vue d'une question de budget, mais bien au fond et pour elle-même, comme fixation nouvelle de traitements de ces

projet de budget pour le traitement des conseillers de préfecture du département de la Seine.

— Cette réduction n'est pas adoptée.

Un membre dit que la Chambre vient de statuer sur la position pécuniaire de divers fonctionnaires de l'administration départementale. Mais il y a, selon lui, un autre point non moins important à traiter; il veut parler de la position administrative des préfets. Selon l'orateur, l'influence de ces fonctionnaires est au-dessous de ce qu'elle devrait être, et ils n'occupent pas la place qui leur appartient. Il n'en accuse pas les hommes, il sait que tous sont dignes d'estime et que plusieurs sont véritablement distingués; il en accuse les pratiques de l'Administration et les mœurs nouvelles de la politique.

Dans l'ordre naturel des choses, les préfets devraient n'avoir à compter qu'avec deux pouvoirs, l'autorité centrale d'une part, et les conseils généraux de l'autre. L'un leur imprime la direction dans l'exercice de leurs fonctions, et l'autre soumet leur administration à ce qui concerne les intérêts locaux.

L'élection, introduite dans les conseils généraux, a donné à la France une organisation départementale excellente, mais cette situation est altérée par l'introduction d'un pouvoir nouveau qui n'est écrit nulle part, et qui cependant se fait sentir dans toutes les circonstances importantes; c'est la politique.

L'orateur entend par là l'ensemble des influences personnelles et des intérêts privés qui cernent et influencent le pouvoir central. C'est là le maître suprême de l'administration départementale.

L'orateur n'entrera dans aucun détail, parce qu'il veut éviter tout ce qui ressemblerait à des personnalités; mais il en appelle à la conscience et à la conviction de tout le monde. Peut-on dire que les préfets et les sous-préfets jouissent de l'indépendance nécessaire pour le bon accomplissement de leurs fonctions? Sont-ils maîtres de décider les mesures et

de choisir les personnes ? Ne fait-on pas une affaire politique des plus simples nominations ? N'a-t-on pas vu, dans une circonstance récente, le choix d'un administrateur du bureau de bienfaisance déterminé par des considérations tirées, non du meilleur exercice de la charité, mais de la préoccupation des partis politiques ?

C'est surtout dans leurs rapports avec l'autorité centrale qu'ils sont frappés d'une sorte de destitution. Ce ne sont point eux qui exercent l'action prépondérante dans les circonstances où le Gouvernement doit prendre leur avis sur des actes qu'ils auront à exécuter. On n'abandonne à leur responsabilité que des décisions qui peuvent compromettre ceux qui les prennent.

Le mérite de toutes celles qui sont populaires et de nature à attirer quelques faveurs, est réservé à d'autres personnes. Cela est contraire à tous les besoins d'une bonne administration ; aussi le défaut de pouvoir, d'indépendance et de considération chez ces fonctionnaires, frappe-t-il tous les yeux. Ils le sentent eux-mêmes ; aussi les voit-on s'effacer dans toutes les positions difficiles. Ils redoutent les administrations des départements importants, ils préfèrent celles des localités où le mouvement politique est presque nul, et on les voit tous aspirer à sortir de l'Administration pour entrer dans le conseil d'État.

En signalant cette situation, l'orateur ne fait point acte d'opposition ; il défend les droits de l'Administration. Il exprime la douleur qu'il éprouve de voir que sur aucun des points du territoire les représentants du Gouvernement ne soient point en possession de la force et de l'autorité auxquelles ils ont droit.

Ainsi affaiblis aujourd'hui, ils ne pourront plus seconder avec énergie et succès le Gouvernement si des circonstances difficiles venaient à se présenter, et l'orateur accomplit un devoir en signalant à l'avance ce danger.

Quant à la cause du mal, il est imputable un peu à tout le monde ; les institutions dont la France est en possession y prêtent. Un régime qui appelle un grand nombre de ci-

toyens à l'exercice de pouvoirs politiques, a dû exciter les ambitions et même les convoitises ; la Chambre elle-même n'est pas à l'abri du reproche. L'influence qui a été substituée à celle des préfets, est, avant tout, la sienne.

Quant au Gouvernement, sans faire d'attaques personnelles contre le Ministère, l'orateur dira que c'est sa politique appuyée par la majorité qui a contribué surtout à développer les tendances qu'il a signalées. Un Gouvernement qui ferait appel aux principes élevés de la politique, aux sentiments nobles et à l'esprit de progrès, mettrait le pays en mouvement, et pourrait s'appuyer sur lui ; mais un Ministère qui professe le dogme de l'immobilité, qui se refuse aux réformes, non-seulement dans la politique, mais encore dans l'ordre économique, dans l'administration, dans les finances, n'a d'action sur aucun sentiment, n'a de point d'appui dans aucun mobile commun à l'ensemble de la société : il est condamné à s'adresser aux individus, à faire appel aux tendances de l'intérêt privé.

C'est pour cela qu'on a vu depuis quelque temps tant de sous-préfets placés et déplacés par des motifs politiques ; c'est-à-dire, avant tout, en vue d'élections manquées ou préparées, faites ou à faire ; l'influence de cet ordre de motifs qui s'aperçoit partout, se fait remarquer particulièrement dans ce qui se passe dans une petite commune à deux lieues de Paris. Il n'y a point de luttes dans le sein du conseil municipal ; il n'est point en hostilité avec les autorités centrales et préfectorales : le premier conseiller municipal qui administre la commune est un homme très-capable, et cependant, depuis quatre ans, cette commune est sans maire. Il n'y a, à cet état normal, d'autre cause que la politique ; c'est qu'il faudrait, de toute nécessité, choisir pour maire un membre de cette Chambre qui siège dans l'opposition.

L'orateur, en appelant de tous ses vœux une administration qui suive d'autres principes, est persuadé qu'elle réussirait. Les pratiques actuelles font plus de mal que de bien ; en s'en éloignant, on s'assurerait de la majorité ; en fût-il autrement, on succomberait avec honneur, on emporterait

l'estime des honnêtes gens ; et au mérite de la droiture, on joindrait le mérite de la nouveauté.

M. LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR répond :

« Messieurs, je commence par contester, et par contester de la manière la plus formelle, les faits avancés par le préopinant.

« Je ne crois pas que l'Administration soit dans l'état déplorable qu'il a présenté à la Chambre. Je crois que l'Administration a aujourd'hui autant d'autorité, de crédit et de considération qu'à aucune autre époque.

« Elle a sans doute une tâche difficile à remplir, je dirai tout-à-l'heure d'où viennent les difficultés ; elle a bien des luttes à soutenir, des dégoûts à essuyer ; mais elle remplit ses devoirs avec un zèle et un dévouement, appréciés par le pays.

« Il ne faut pas comparer le régime d'un État libre et constitutionnel au système de l'administration impériale ! Quand on emprunte des souvenirs à une autre époque, et que l'on compare ce que nous sommes aujourd'hui à ce que nous étions alors, on court risque de se tromper grandement, et d'établir un parallèle faux entre deux régimes, je ne dirai pas dissemblables, mais contraires.

« Messieurs, quels sont les vrais principes ? faut-il, comme semblait l'indiquer tout-à-l'heure le préopinant revendiquer pour l'Administration ce qu'il appelait l'autorité et l'indépendance ? L'autorité ? Oui. L'indépendance ? Non.

« L'Administration supérieure doit soutien à l'Administration départementale ; mais elle ne lui doit pas indépendance. La responsabilité est concentrée dans l'Administration supérieure, et là où est la responsabilité doit être aussi le pouvoir. Dans ces limites j'ai toujours soutenu et je soutiendrai toujours les collaborateurs qui m'aident à soutenir la tâche que la confiance du Roi a remise entre nos mains.

« Pour ma part, dans un grand nombre de services, j'ai établi et maintenu la règle que, avant tout, les préfets de-

vaient être consultés ; que l'Administration supérieure ne devait prendre aucune décision qu'après avoir pris l'avis des préfets : non que j'admette que cet avis soit obligatoire; alors autant vaudrait supprimer les Ministres; mais je soutiens que l'autorité centrale doit consulter l'autorité départementale, afin que le Gouvernement puisse prononcer en parfaite connaissance de cause, dans sa liberté et sous sa responsabilité.

« Le préopinant a dit que dans les grandes préfectures, les préfets se dégoûtaient de leurs fonctions, et désiraient les échanger contre le conseil d'État. Il a tiré de là cette conclusion, que l'Administration aujourd'hui éprouvait elle-même le sentiment d'un défaut d'autorité et de considération qui portait les administrateurs des principaux départements de France à se réfugier dans une vie plus tranquille et plus assurée.

« Je puis répondre que les préfets des principales préfectures de France, qui tous possèdent l'entière confiance du Gouvernement, qui tous sont complétement soutenus par lui, ne viennent pas se plaindre d'être sacrifiés à des influences irrégulières ; si quelquefois ces préfets ont éprouvé le désir de changer de carrière, c'est qu'ils ont cédé à des motifs tout autres que ceux que le préopinant a signalés. Si ces fonctionnaires sont souvent disposés à changer de carrière, c'est qu'il y a dans leur situation un fait grave qui n'influe pas sur leur dévouement et sur leur zèle, mais dont cependant ils sont obligés de tenir compte dans les calculs de leur vie ; c'est que dans les grandes villes les traitements sont très-insuffisants, et pour quiconque n'a pas une fortune assez considérable, la situation est difficile à tenir longtemps.

« Il y a ensuite une autre cause qui rend souvent la situation des préfets pénible ; et ce qui, au bout d'un certain temps, fait que la situation leur pèse un peu, ce n'est pas l'absence de soutien de la part du Gouvernement, ce sont les attaques, les calomnies de tous les jours auxquelles ils sont exposés de la part de la presse de l'opposition.

« Si les préfets veulent abandonner les prérogatives de

l'autorité centrale, laisser faire les autorités locales, laisser le champ libre à la presse de l'opposition, ne pas soutenir les droits du Gouvernement contre les prétentions quelquefois exagérées de l'autorité municipale qu'il faut respecter sans doute, mais qu'il faut contenir en même temps, alors la vie leur est douce et commode. Mais lorsqu'ils veulent tenir tête à des prétentions irréfléchies, à des attaques peu justifiées, la vie leur devient difficile; et, lorsque la lutte dure longtemps, ils sont entourés de dégoûts, et il peut arriver que le courage le plus ferme se lasse, et que des hommes qui ont soutenu pendant de longues années la lutte puissent désirer trouver du repos.

« Maintenant que j'ai établi quels sont les véritables principes qui doivent régler les rapports de l'administration départementale et de l'autorité supérieure, j'arrive aux autres considérations développées par le préopinant. Il s'est plaint de ce que souvent les changements administratifs avaient lieu par des motifs politiques; il a dit que les raisons administratives n'étaient pas seules consultées pour la nomination et pour le changement des fonctionnaires. Je lui dirai que les fonctionnaires, sous le régime de nos institutions, ont une autre mission à remplir que sous le régime impérial, où ils n'avaient à s'occuper que d'administration.

« Sous le régime impérial, que demandait-on à un préfet? De bien administrer, et alors l'administration était beaucoup plus simple qu'aujourd'hui; on s'occupait peu des routes; très-peu des écoles; on s'occupait presque exclusivement du recouvrement des impôts et de la conscription. Et quand un préfet, sous ce double rapport, n'accomplissait pas sa tâche, il était traité sévèrement par le pouvoir central d'alors. Aujourd'hui, un préfet doit, non seulement administrer, en renfermant le mot administration dans son sens le plus étroit, mais encore il doit se maintenir dans de bons rapports avec toutes les influences départementales que produit le jeu libre et naturel de nos institutions.

« Il est évident qu'il faut qu'un préfet entretienne de bons rapports avec le conseil général, avec toutes les autorités électives, avec toutes les influences avec lesquelles il a à traiter tous les jours pour mener à bien les affaires, non-seulement du département, mais de l'Etat. Est-il donc possible que les motifs qui déterminent aujourd'hui le Gouvernement dans le choix et le changement des fonctionnaires, soient les mêmes que ceux qui pouvaient diriger l'Administration il y a trente ans?

« La tâche des deux Gouvernements étant différente, il est évident que la même différence doit se reproduire dans les moyens.

« Je félicite l'Administration du 1er mars d'avoir résisté à une grande partie des demandes qui lui étaient faites. Mais cependant je ne puis pas nier qu'elle n'ait cédé à quelques unes. Je n'ai pas ici les ordonnances qui ont motivé à cette époque la mutation de divers fonctionnaires; mais je me souviens que des préfets ont été envoyés du Pas-de-Calais dans la Côte-d'Or, de la Côte-d'Or dans la Loire-Inférieure, du Loiret dans la Somme.

« Je ne veux pas citer d'autres exemples; mais je crois que ceux qui ont ordonné ces changements seraient extrêmement embarrassés de les attribuer à d'autres causes que la politique.

« A côté des noms des préfets et sous-préfets contenus dans une ordonnance de 1840, que je n'ai pas sous les yeux, je pourrais placer les noms de ceux qui ont obtenu ces changements; rien n'est plus facile que d'établir en deux colonnes parallèles d'un côté les mutations, et de l'autre les noms de ceux qui les ont demandées.

« Le préopinant a attribué le mal dont il se plaint à diverses causes; il a placé en première ligne, avec une impartialité que je reconnais, ce qu'il a appelé le jeu de nos institutions.

« Veut-on supprimer complètement dans un pays libre l'action de cette influence, je n'hésite pas à dire que c'est une prétention à laquelle personne ne conformera sa con-

duite : sous les gouvernements absolus règnent des influences d'un certain genre, sous les gouvernements libres les influences sont d'une autre nature ; certes, je préfère les influences des gouvernements libres à celles des gouvernements absolus.

« Une autre cause du mal, selon l'orateur, c'est le système politique suivi par le Gouvernement. Suivant lui, le Gouvernement se refuse à tout progrès, à tout sentiment généreux ; il ne favorise que les intérêts matériels ; par conséquent, il est naturel que ces intérêts se développent. Or, les intérêts matériels produisent la prédominance de l'égoïsme dans tous les détails de l'Administration.

« Voilà le principal reproche fait au Gouvernement.

« Nous croyons que, depuis quatre ans, il s'est fait de grands progrès en France, dans l'industrie, le travail, le commerce, les arts, le bien-être de toutes les classes, leur moralité, leur instruction.

« Nous avons la ferme confiance d'avoir fait plus pour le véritable développement moral, et pour la civilisation de la France, que n'aurait pu faire le système politique recommandé par le préopinant. A notre avis, ce n'est pas du progrès que d'agiter le pays. Ce qu'on appelle si souvent progrès, moi, je l'appelle agitation, et cela, non point par un effet d'imagination, mais par souvenir, et par un souvenir positif.

Un membre remercie l'orateur qui a introduit cette question, de l'avoir abordée par son côté le plus élevé. Il est bien préférable, selon lui, de traiter les points généraux et d'éviter les détails qui conduisent inévitablement aux personnalités. Mais il lui semble que M. le Ministre de l'intérieur n'a pas répondu aux censures dont le système de l'Administration a été l'objet. Le mal, c'est-à-dire la substitution de la politique à la véritable administration, n'est méconnu par personne.

Tout en le déplorant, l'orateur reconnaît la difficulté d'y porter remède ; il est d'accord avec M. le Ministre de l'intérieur sur ce point, que certains inconvénients sont insépara-

bles de certaines institutions ; mais, à ses yeux, c'est une raison de plus pour s'appliquer à renfermer ces inconvénients dans leurs limites les plus étroites, au lieu de les laisser croître de jour en jour.

Personne n'a demandé que les préfets fussent indépendants du pouvoir exécutif, on a demandé seulement qu'ils ne fussent pas soumis à certaines influences étrangères au Gouvernement, et qui tendent chaque jour à y prendre plus d'empire.

« Cet abus est porté si loin aujourd'hui, que ceux qui en profitent s'en plaignent eux-mêmes. Les exigences deviennent chaque jour plus insatiables et plus avides. Ce n'est plus au Député nommé seulement qu'on sacrifie les prérogatives de l'Administration ; on en fait servir aussi l'abandon à la cause du Député en expectative, c'est-à-dire du candidat pour l'élection prochaine.

L'orateur reconnaît que le pays jouit des bienfaits du calme, de la paix, et qu'il est arrivé à une grande prospérité, quoi qu'on ne lui ait accordé aucune des réformes que l'opposition a réclamées. Mais, pour que cet état de bien-être fût complet, il faudrait qu'il y eût confiance dans l'avenir, et cette confiance, il ne l'a pas, parce qu'il sent qu'il ne possède pas une administration bonne et régulière. En effet, il voit bien que l'Administration ne procède pas d'après des principes d'équité et de bonne justice.

M. le Ministre de l'intérieur en convenait dans la discussion qui s'est élevée hier sur la distribution de certains fonds remise à ses soins ; le pays tout entier a droit cependant à l'équité et l'impartialité, car il paie tout entier l'impôt, qui est la source de ces allocations. L'équité est aussi dans l'intérêt de l'Administration, car si elle veut que ses agents soient considérés, elle ne doit pas procéder comme le ferait un parti.

On se plaint que les fonctionnaires soient livrés au mépris et à la déconsidération ; assurément, c'est là un grand mal, mais la cause en remonte au Gouvernement lui-même, qui qui les a fait descendre dans la lice des partis. S'il n'était pas

si préoccupé des élections, s'il n'y rapportait pas tout, il ne serait pas en butte à des attaques que l'orateur déplore. Il n'y a, dans cette manière d'agir, ni habileté, ni profondeur, comme on le croit communément. On complique les situations, on fait naître les difficultés, on excite les cupidités, et ce serait une grande habileté de se réduire enfin à agir selon l'équité vulgaire.

L'orateur croit pouvoir le recommander, non pas à titre de moralité seulement, mais encore à titre d'utilité.

On objecte que toutes les administrations précédentes ont fait de même. L'orateur se félicite du moins d'avoir entendu dans cette séance un homme qui a été Ministre, et qui peut le redevenir, professer des principes différents. Que si cependant de telles déclarations excluent ceux qui les font, au moins elles les honorent.

Un second membre répond à ce que M. le Ministre de l'intérieur a dit sur la municipalité de Toulouse ; il désapprouve les attaques personnelles dont M. le Préfet du département a été l'objet. Cependant il fera observer que le signal de cette sorte de guerre a été donné par les journaux de l'Administration qui ont attaqué sans relâche le meilleur conseil municipal qu'eût encore produit le système électif ; de là sont venues des représailles. Le préfet a conseillé au Gouvernement de choisir l'Administration dans la minorité, cela est contraire aux principes du système représentatif qui veut que, dans toutes les circonstances, on marche avec la majorité.

M. le Ministre de l'intérieur dit :

« J'ai été surpris d'entendre le préopinant parler de la municipalité de Toulouse, lorsqu'au contraire les dernières élections ont donné une victoire complète à l'autorité administrative et une défaite complète aux membres du conseil municipal dont il vient de faire ici l'apologie.

« Voici ce qui est arrivé à Toulouse. Il y a deux ans, les élections générales eurent lieu, je n'ai pas besoin de dire à

la Chambre dans quelles circonstances le conseil municipal de Toulouse fut composé, sous l'influence encore assez vive des évènements de 1841 ; il ne comptait qu'un très-petit nombre de membres appartenant à l'opinion modérée. Il était impossible de choisir parmi ces membres les éléments d'une administration municipale. Que fit alors le Ministre sur la proposition du préfet? Il prit l'administration municipale dans la majorité du conseil. Cette administration à peine installée eut, il est vrai, des luttes avec la préfecture. Cela était inévitable, car il était impossible de se conduire d'une manière plus contraire à l'intérêt public que ne le fit l'administration municipale.

« A peine entrée en fonctions, elle agit, non pas comme parle l'opposition quand elle est en minorité, mais comme ferait peut-être l'opposition si elle avait la majorité ; elle destitua la plupart des employés qui avaient le mieux servi la ville : l'architecte, les agents chargés de la police, tous ceux qui depuis trente ans remplissaient avec l'assentiment général les fonctions bien modestes que comporte l'administration d'une ville ; elle les frappa de destitution pour mettre à leur place ses créatures ; elle sacrifia ouvertement à des intérêts de politique tous les véritables intérêts de la ville.

« Voici enfin sur quels faits s'engagea la lutte entre la préfecture et la municipalité de Toulouse.

« La municipalité obtint du conseil municipal un vote de 10,000 fr. pour distribuer aux indigents. Le préfet demanda que ce secours fût distribué, comme c'est la règle, par les bureaux de bienfaisance. Cela n'arrangeait pas la municipalité de Toulouse, qui voulait distribuer les fonds à sa manière, et qui était loin d'obtenir de la majorité du conseil municipal une complaisante approbation.

« Un des adjoints les plus exaltés attaqua le préfet dans le journal radical de la localité.

« Le préfet me demanda la destitution de cet adjoint et la dissolution du conseil municipal. La dissolution du conseil municipal eut lieu ; l'adjoint qui avait été la cause du débat ne fut pas réélu : il échoua.

« Le principal rédacteur du journal radical, le plus violent, qui jusqu'alors était membre du conseil municipal, échoua comme l'adjoint, et sept autres membres appartenant à l'opposition radicale partagèrent leur sort. Le conseil municipal se trouva composé de telle façon, qu'il fut possible de constituer une administration municipale excellente, marchant en parfaite harmonie avec l'autorité du préfet.

« Le préopinant a prétendu qu'il n'y avait pas dans le nouveau conseil de majorité pour l'Administration ; tout-à-l'heure je m'expliquerai à ce sujet. Mais la preuve que les choses ont été bien changées par les dernières élections, c'est qu'aujourd'hui l'administration municipale de Toulouse, investie de toute la confiance du Gouvernement, choisie dans les rangs de l'opinion conservatrice, obtient le concours dans le conseil.

« Quand je reconnais les avantages de l'accord entre la mairie et le conseil municipal, cela ne veut pas dire que j'admets les principes qui ont été posés, et qui tendraient à assimiler les conseils municipaux aux Chambres législatives. J'ai déjà eu plusieurs fois l'occasion de déclarer que je repoussais cette assimilation, qui aurait pour effet de constituer en France autant d'Etats indépendans que de communes. Les droits du pouvoir central ne doivent pas être abandonnés aux autorités locales ; notre Gouvernement repose sur le principe de l'unité administrative, qui a tracé une ligne de démarcation profonde entre les affaires de la commune, qui sont du ressort de l'autorité municipale, et la suprême direction des affaires de l'Etat, des grandes questions politiques, dont la solution appartient au concours des trois pouvoirs. C'est dans cette haute sphère seulement que s'applique le principe des majorités.

« J'ai été souvent attaqué depuis deux ans, à l'occasion de la municipalité d'Angers ; j'ai choisi le moment qui m'a paru le plus favorable pour demander au Roi la dissolution du conseil municipal.

« Les électeurs, consultés, n'ont pas maintenu en ma-

jorité ceux qui avaient voulu, dans ce conseil, jouer une parodie du gouvernement représentatif.

« C'est ainsi que le pays nous a donné raison ; car pour nous, Messieurs, le pays est dans les pouvoirs réguliers, dans les Chambres, dans les conseils généraux, dans l'ensemble de toutes nos institutions ; l'opposition se fait un pays à sa guise, et pour la plus grande convenance de ses attaques ; nous le plaçons, nous, dans les pouvoirs légaux ; ils se sont prononcés dans le sens de nos principes, pour la prédominance des justes droits de l'autorité centrale. »

Un membre s'étonne que M. le Ministre, qui a parlé en détail de Toulouse et d'Angers, n'ait pas jugé à propos d'exposer quels sont les faits particuliers qui engagent le Gouvernement à laisser la commune de Sceaux dans l'état anormal où elle se trouve.

M. le Ministre répond qu'il s'est borné à traiter les questions de principes et d'affaires, et qu'il s'abstient de tout ce qui pourrait conduire à des questions personnelles.

Un membre dit qu'il croit devoir mettre fin au silence dans lequel il s'est renfermé depuis quatre ans dans cette enceinte sur cette affaire. Il avait été nommé maire, en 1830, de la commune de Sceaux, par M. Odilon-Barrot, alors préfet de la Seine. En 1837, le Ministère du 15 avril le remplaça par un homme très-honorable, qui ne réunissait pas les conditions légales pour exercer cet emploi. Lorsque celui-ci donna sa démission, l'orateur fut sollicité par le conseil municipal et par le préfet de reprendre les fonctions de maire, et il fut présenté au choix, mais le Ministère du 29 octobre le repoussa. A l'époque du renouvellement subséquent des conseils municipaux, il reçut encore les mêmes sollicitations, et le préfet l'assura que, pour cette fois, il était sûr de l'assentiment du Ministre de l'Intérieur. Cependant, un nouveau refus intervint, alors le conseil municipal lui assura son concours. Il administre par intérim comme premier conseiller muni-

cipal ; tout se fait à l'unanimité ; les meilleurs rapports existent avec la préfecture, qui lui donne le titre de maire, et cela durera ainsi, aussi longtemps qu'il plaira au Ministère de suspendre l'exercice de la prérogative royale.

— Le chapitre 27 est adopté au chiffre de 3,194,400 francs.

CHAPITRE XXVIII.

« Traitements et indemnités aux Commissaires de police, 100,000 fr. »

UN MEMBRE se plaint de ce qu'aucune ordonnance, instruction, ni circulaire n'ait tracé la démarcation entre les attributions des commissaires centraux de police dans les grandes villes, et les autres commissaires de police. De cette ignorance de l'étendue et de la limite des responsabilités et des pouvoirs naissent des chances de difficultés et de conflits.

L'orateur prie M. le Sous-secrétaire d'État de l'intérieur de donner quelques explications à ce sujet.

M. LE SOUS-SECRÉTAIRE d'État répond que la question est purement municipale ; ce sont des arrêtés des maires qui règlent les fonctions des commissaires centraux et la subordination des simples commissaires de police ; les attributions des uns et des autres varient suivant l'usage des villes où il n'y a point d'usages généraux à cet égard.

— Le chapitre est adopté.

CHAPITRE XXIX.

« Abonnements pour frais d'administration des préfectures et sous-préfectures, 4,700,300 fr. »

UN MEMBRE fait observer que, dans les six préfectures de première classe, le traitement des préfets a été fixé à 56,000 francs. On s'est basé sur les circonstances qui résultent de l'agglomération de la population ; il eût été logique d'appli-

quer le bénéfice de ces considérations aux secrétaires généraux et aux employés. Cependant, dans deux de ces six préfectures, les secrétaires généraux et les employés, sont traités moins favorablement que dans les quatre autres. Il y aurait lieu de porter au même taux, pour ces deux préfectures, les abonnements pour frais d'administration.

M. le Ministre de l'intérieur répond :

« Les abonnements administratifs ont été fixés il y a longtemps ; il n'est pas possible d'augmenter les abonnements d'une préfecture sans réduire ceux d'une autre.

« Les frais d'abonnements n'ont pas de corrélation avec le traitement des préfets ; ils dépendent d'une foule de circonstances.

« Quant aux secrétaires généraux, il y en a deux qui ne touchent pas le traitement de leur classe. M. le Ministre le regrette, il voudrait que les traitements de ces deux fonctionnaires pussent être élevés au chiffre de celui des quatre autres préfectures de première classe.

« Lorsqu'il a fait la demande, en 1844, à la Chambre d'élever le traitement du préfet de la Haute-Garonne, il a demandé en même temps des fonds pour élever le traitement du secrétaire général, et il a eu le regret de ne pas l'obtenir. »

— Le chapitre est adopté.

CHAPITRE XXX.

« Inspections administratives des services départementaux, 130,000 fr. »

Un membre fait observer que toutes les dépenses de cette nature ne sont pas comprises dans ce chapitre. L'année dernière, le Gouvernement a jugé à propos de créer des inspecteurs pour les enfants trouvés. Ils n'ont point été classés au budget ; on les a fait entrer dans le service départemental et mis, en conséquence, à la charge des départements ; on a voulu probablement par là éviter le contrôle

de la Chambre, mais plusieurs départements sont embarrassés pour faire face à cette dépense, et, selon l'orateur, le Ministre n'avait pas le droit de les en charger de son autorité propre.

Déjà, on avait mis à la charge des départements l'aumônier, le médecin et l'homme de peine de la prison, même dans des maisons où il n'y a pas plus de 12 à 15 prisonniers, et cette dépense a été imposée d'office quand les conseils généraux l'ont rejetée.

L'orateur demande quelques explications à ce sujet.

M. LE SOUS-SECRÉTAIRE D'ÉTAT DU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR dit :

« Beaucoup de conseils généraux avaient créé des inspecteurs pour les enfants trouvés. La Chambre comprend dans quel intérêt ces inspections avaient été établies. L'initiative est donc venue de la part de plusieurs conseils généraux; mais M. le Ministre a pensé qu'elle devait être généralisée. Il a invité les préfets à en faire la proposition.

« Dans beaucoup de conseils généraux la mesure a été admise; dans quelques autres elle a été refusée. Quand le Ministère n'a pas pensé qu'il y eût nécessité, il n'a pas fait la création dont le préopinant a parlé; mais quand il a cru qu'il y avait nécessité, quand il a cru que le service des enfants trouvés qui était abandonné sur plusieurs points, et qui est un service d'humanité, pouvait être surveillé mieux qu'il ne l'était, il a approuvé les délibérations qui avaient eu lieu. Dans un ou deux cas, les conseils généraux se sont refusés à la dépense. Les préfets ayant fait la proposition de les nommer, le Ministre a passé outre, comme c'était son droit, car c'est sur la première section du budget que cette sorte de dépense est payée. »

UN MEMBRE insiste pour le maintien des conseils généraux; dans son département, l'inspecteur dont il s'agit, est rétribué sur la caisse départementale, parce que l'emploi a été créé, en dernier lieu, par le conseil général. Jus-

que là le Gouvernement n'avait pas songé à lui imposer cette charge.

Un deuxième membre signale à l'attention de la Chambre, cette nouvelle méthode pour la création d'emplois salariés.

— Le chapitre est adopté.

CHAPITRE XXXI.

« Dépenses ordinaires des condamnés à plus d'un an de détention, renfermés dans les maisons centrales de force et de correction ou autres prisons ; réparations des bâtiments, mobilier, etc., 5,300,000 fr. »

CHAPITRE XXXII.

« Remboursement sur le produit du travail des condamnés détenus dans les maisons centrales de force et de correction, 1,530,000 fr. »

CHAPITRE XXXIII.

« Transport des condamnés aux bagnes et aux maisons centrales de force et de correction, reprise d'évadés ; 580,000 fr. »

CHAPITRE XXXIV.

« Loyers, entretien et réparations de bâtiments, mobilier et menues dépenses des cours royales ; frais d'occupation du Palais-de-Justice de Paris par la cour de cassation, 400,000 fr. »

CHAPITRE XXXV.

« Construction d'un nouveau palais pour la cour royale de Montpellier, 150,000 fr. »

CHAPITRE XXXVI.

« Constructions nouvelles au palais de justice de Rouen ; 224,200 fr. »

CHAPITRE XXXVII.

« Dépenses des exercices clos. — *Mémoire.*

— Adoptés.

M. LE PRÉSIDENT donne lecture du chapitre XXXVIII, qui est ainsi conçu :

« Dépenses imputables sur le produit des centimes additionnels, concédés aux départements (9c. 7 10e).	18,683,342 f.	30,629,850 fr. »
« Dépenses imputables sur le produit des fonds communs, à répartir par ordonnance royale (5 c. 7 dixièmes.)	10,946,508	
« Dépenses imputables sur les produits éventuels ordinaires	1,000,000	

La Commission propose une augmentation de 1 million 920,440 francs, résultant 1° de ce que 3 dixièmes de centimes seraient ajoutés aux 9 centimes 7 dixièmes affectés aux dépenses imputables sur le produit des centimes additionnels concédés aux départements, lesquels seraient ainsi portés à 10 cent.; 2° de ce que 7 dixièmes de centimes seraient ajoutés au fonds commun porté ainsi de 5 centimes 7 dixièmes, à 6 centimes 4 dixièmes.

En résumé, la proposition de la Commission a pour objet d'ajouter un centime au chapitre des dépenses ordinaires du service départemental, imputable sur ressources spéciales.

Ce chapitre, selon le projet de la Commission, serait ainsi conçu :

« Dépenses imputables sur le produit des centimes additionnels, concédés aux départements (10 cent.)	19,259,474 f.	32,550,290 f. »
« Dépenses imputables sur le produit du fonds commun à répartir par ordonnance royale (6 c. 4 dixièmes)	12,290,816	
« Dépenses imputables sur les produits éventuels ordinaires	1,000,000	

UN MEMBRE rappelle que, depuis dix ans, le département de la Vendée, par l'organe des conseils municipaux, des conseils d'arrondissement et du conseil général, demande avec insistance que le chef-lieu reprenne enfin le nom qui lui avait été donné par son fondateur; ce vœu est renouvelé chaque session par des pétitions adressées aux Chambres; et, il y a deux ans, qu'à l'occasion d'une de ces pétitions, M. le Ministre de la justice s'était exprimé dans des termes qui avaient fait concevoir quelques espérances de succès. Dans une autre enceinte, ce vœu a été appuyé par un honorable général, qui disait :

« Je prie MM. les Ministres de me permettre de leur ex-
« primer un vœu qui a retenti ces jours derniers dans la
« Chambre des Députés; je leur dirai que Napoléon, après
« avoir mis fin aux horreurs de la guerre civile, aux plus
« sanglantes proscriptions, envoyait dans la Vendée d'habi-
« les ingénieurs pour créer le chef-lieu de ce département,
« et sillonner en même temps de grandes routes un pays
« dévasté et couvert de ruines.

« Le peuple de la Vendée, pénétré d'un si grand bienfait
« accompli avec une merveilleuse célérité, décerna au chef-
« lieu du département le nom de son généreux bienfaiteur.
« Le peuple ému le prononçait avec orgueil. Cependant,
« dès le lendemain de nos désastres, un autre nom, sans
« nul doute également glorieux, lui était substitué; mais la
« postérité revendique et confirme un titre proclamé et par
« l'admiration et par la reconnaissance publiques. Aussi,
« et à peine les mémorables évènements de Juillet achevés,
« la Vendée a réclamé ce nom qui lui est si cher.

« Je crois, ajoutait M. le général Delort, MM. les Ministres
« très disposés à le lui restituer. Ils ne peuvent s'en dispen-
« ser par aucun motif. Le pays, qui goûte une parfaite tran-
« quillité, leur prescrit cet acte de raison, de convenance,
« d'équité et d'une sage politique. Il faut même qu'en pa-
« reil cas ils daignent se ressouvenir de ces paroles : Qui
« satisfait tôt satisfait doublement. Je voudrais surtout, dans

« leur intérêt, qu'en apportant à cette tribune l'ordonnance « royale qui terminera cette session législative, où ils n'ont « pas toujours été heureux, ils puissent du moins jouir du « bonheur pur qu'ils devront à l'accomplissement immédiat « du vœu instant, légitime, irrésistible, des habitants de la « Vendée. »

L'orateur s'étonnerait que cet appel aux sentiments généreux et aux influences légitimes et loyales ne fût pas écouté d'un Ministère présidé par un maréchal de l'Empire. Le refus blesserait tous les sentiments de l'orateur, et serait, selon lui, une injure pour le pays.

M. le Ministre de l'intérieur répond que la réserve du Cabinet sur ce point ne vient pas assurément de ce qu'il se refuserait à rendre à la mémoire de l'Empereur des honneurs qui lui sont dus ; ses actes ont démontré le contraire, mais il ne peut entrer dans des explications sur la question qui vient d'être soulevée.

Un membre dit que la mémoire de l'Empereur a droit de réclamer deux hommages qui lui sont encore refusés ; d'abord, que le nom de Napoléon soit rendu à la ville qu'il a fondée ; secondement, que son effigie soit replacée sur la décoration de la Légion-d'Honneur.

Un second membre présente des observations sur la manière dont s'exécute la loi de 1838, relative aux aliénés : cette loi oblige chaque département à avoir un établissement propre ou à traiter avec quelque autre département qui en ait un.

Ce dernier mode lui paraît préférable à celui qui consiste à s'adresser à des entrepreneurs qui font de cette affaire un pur objet de spéculation.

L'orateur voudrait que les aliénés ne fussent traités que dans les établissements publics, lesquels offrent seuls des garanties, soit pour le traitement et la guérison, soit pour la surveillance.

M. LE SOUS-SECRÉTAIRE D'ÉTAT répond que l'Administration ne peut prendre l'initiative d'une mesure qui est tout entière dans les attributions des conseils généraux.

UN MEMBRE se plaint de la manière dont ces établissements sont contrôlés et surveillés. Les départements répondent de leur gestion, et cependant les conseils généraux ne reçoivent pas les renseignements qui leur seraient nécessaires.

UN DEUXIÈME MEMBRE signale la situation tout-à-fait extraordinaire où se trouvent les départements en ce qui concerne leurs dépenses ordinaires; il leur est impossible de les couvrir malgré l'ensemble des ressources qui y sont affectées.

Il est évident qu'on a trop étendu ces dépenses : cela provient d'abord de la loi sur les aliénés qui n'a point affecté de ressources spéciales aux dépenses qu'elle ordonnait; secondement de l'entretien des routes départementales, dont le chiffre va toujours s'élevant.

Le seul remède consisterait à réviser la loi de 1837, à fixer irrévocablement les dépenses obligatoires pour chaque département, et à n'en créer jamais une nouvelle sans y affecter une ressource spéciale. L'orateur critique ensuite la distribution du fonds commun, et le mode qui sert de base à la distribution qui est faite entre les départements. Il provoque une proposition nouvelle du Gouvernement sur cet objet dans la session prochaine.

UN SECOND MEMBRE fait observer que la proposition de la Commission a pour effet de rejeter sur les ressources générales une partie des dépenses départementales : elle propose pour cela de prendre un centime sur les centimes centralisés sans affectation spéciale; c'est le quatrième centime que l'on ajoutera ainsi depuis 1840; et cela représente une valeur de 8 millions que l'on enlève aux ressources générales, pour l'affecter à la première section des budgets départementaux.

Cependant, ces budgets ne seront point encore en équili-

bre; le déficit prévu pour 1846 est de 3,700,000 fr., qui s'élèveront bien à 4 millions. Le centime qu'ajoute la Commission le réduira de 2 millions, mais l'entretien des routes départementales qui sont encore à achever sera bien de 4 millions; il y aura donc en tout 6 millions de déficit, lesquels ajoutés aux 8 millions dont il a été parlé ci-dessus, font, en tout, 14 millions.

Le mal ne serait peut-être pas très-grand, si la répartition de cette charge était faite d'une manière équitable, mais il n'en est point ainsi. La loi de 1838, en plaçant l'entretien des routes départementales dans les dépenses ordinaires, a créé une situation fâcheuse Comme cet entretien est soldé avec les centimes votés par la Chambre, il est en réalité mis à la charge de l'État; mais comme ce sont les départements riches seulement qui ont fait des routes départementales, et que les départements pauvres se sont bornés à créer des chemins de grande communication qui restent à leur charge propre, il est clair que tout l'avantage est au profit de ceux qui en ont le moins besoin. Le fonds commun avait été créé en 1821, pour que les départements pauvres pussent pourvoir à certaines dépenses d'intérêt public et général; mais cet entretien absorbe plus que le fonds commun, et il en résulte encore une charge pour les départements pauvres au profit des riches.

L'orateur invoque ce que disait M. le Ministre de l'intérieur en 1813. A la fin d'un discours qu'il prononçait sur la question qui s'agite en ce moment, il s'exprimait ainsi :

« Cependant, nous n'avons pas l'intention de demander à la Chambre des ressources toujours croissantes. Il y a là un problème à résoudre. Je m'occupe de ce problème de concert avec mon honorable ami, le Ministre des finances; nous cherchons des moyens de pourvoir aux dépenses départementales, et d'arrêter cet accroissement constant de dépenses qui pourrait devenir onéreux pour l'État. »

Il y a, selon l'orateur, deux remèdes à ce mal : 1° le dé-

classement de certaines routes départementales que l'on placerait, soit au rang des routes royales, soit au rang des chemins de grande communication; et, sur ce dernier point, il s'attend à la résistance des départements. 2° Il faudrait retrancher l'entretien des routes départementales des dépenses ordinaires et le transporter aux dépenses facultatives; de cette manière, chaque département aurait ses routes à sa charge. L'orateur soumet ces considérations aux Chambres et au Gouvernement; il n'attaque pas toutefois la proposition de la Commission, et il la votera; mais il craint que ce ne soit un ajournement, un remède peu radical. Il est urgent, selon lui, de réviser la loi de 1838, dont l'expérience est suffisamment faite.

M. le Sous Secrétaire d'État répond :

« La Chambre entend tous les ans les mêmes critiques sur la loi de 1838. Nous ne pensons pas qu'il soit nécessaire de toucher à cette loi, nous la regardons comme très-bonne. La difficulté ne porte que sur un point qui a été signalé par le préopinant, c'est l'entretien des routes départementales.

« On se plaint de la répartition des fonds communs. Eh bien, elle est faite avec toute l'équité désirable. On a suivi les prescriptions de la Commission du budget; on a fait supporter à chaque département un centime et demi sur les centimes facultatifs; il y a dix départements exceptés. Ce sont les départements des Basses-Alpes, des Hautes-Alpes, de l'Ariège, de la Corrèze, de la Corse, de la Creuse, des Landes, de la Lozère, des Hautes-Pyrénées, des Pyrénées-Orientales, dont le centime est très-faible, qui ne peuvent supporter aucune charge sur le centime facultatif. Pour tous les autres, on applique à peu près mathématiquement la règle de un centime et demi.

« La commission du budget s'est émue de cette situation; elle a proposé d'ajouter un centime; si la Chambre accepte la proposition, le mal se trouvera dégagé en grande partie; mais pas entièrement, parce qu'il y aura de nouveaux entretiens.

« On propose de réviser la situation de toutes les routes départementales. Nous avons nous-mêmes indiqué ce moyen à la Commission du budget ; mais nous y sommes arrivés par un point de vue que la Chambre comprendra ; c'est qu'à l'heure qu'il est, il se fait un grand nombre de chemins de fer. Les chemins de fer attirent les communications : telle route qui n'était que chemin vicinal deviendra route départementale, telle route départementale deviendra route royale, telle route royale deviendra route départementale ou même chemin vicinal, parce qu'elle n'aura plus de communication.

« Ce n'est que quand le grand réseau de chemin de fer sera établi, qu'une Commission pourra examiner quelles sont les routes qu'il faudra classer comme routes royales ou comme routes départementales.

« Quelles sont celles qui intéressent la surface du pays ou la surface des départements ?

« A l'heure qu'il est, il est imposible de faire ce classement. La Commission a remédié au mal autant que possible par l'addition d'un centime.

« On se plaint également qu'on ajoute aux charges des départements sans augmenter leurs ressources. Si on examinait le relevé des centimes ordinaires, on verrait qu'en 1828 on a commencé par 7 centimes et demi ; en 1838, 8 ; en 1844, 9 sept dixièmes, et que, d'après la proposition de la Commission, ils s'élèveront jusqu'à 10.

« Le fonds commun se trouvera augmenté dans une proportion très-convenable. »

M. LE RAPPORTEUR dit :

« Je n'ai entendu jusqu'à présent qu'une critique sur l'insuffisance de la loi du 10 mai 1838, sur la nécessité d'accroître encore les centimes ordinaires, puis la proposition de faire passer dans les dépenses facultatives l'entretien des routes départementales.

« En présence de la loi de 1838 et des obligations qu'elle crée, on ne pouvait pas laisser les départements dans la si-

tuation où ils se trouvaient. Je crois que cette loi n'est pas aussi mauvaise que beaucoup d'orateurs semblent le dire. Seulement, il y a évidemment des difficultés à mesure qu'elle est pratiquée, parce que les ressources qui étaient affectées originairement deviennent insuffisantes par suite de l'application de la loi sur les aliénés et l'achèvement des routes départementales : ce qu'il faut reconnaître, c'est qu'il y a nécessité pour le Gouvernement et les Chambres de donner aux départements les moyens de satisfaire aux charges que la loi leur a imposées.

« Après avoir remédié un peu au mal en 1843, par le prélèvement de 1 centime, nous sommes successivement arrivés à une situation qui présente en 1845 un déficit de 2 millions 411,000 francs, c'est-à-dire à une insuffisance de ressource de cette somme pour couvrir les dépenses ordinaires, et qui nous oblige à vous proposer le prélèvement d'un nouveau centime.

« On nous dit : Il fallait laisser les choses dans leur état ; le moyen d'arriver à un meilleur état de choses, c'est de laisser empirer le mal au lieu de le pallier.

« J'espère que la Chambre comprendra que ce n'est pas de cette manière que les pouvoirs doivent procéder. Il est évident que les départements placés dans cette situation de se trouver, par le fait du règlement de leur budget de 1846, en présence, pour la première section, d'un déficit de plus de 3 millions, auraient été obligés d'appliquer à leurs dépenses ordinaires la plus grande partie de leurs centimes facultatifs.

« Etait-ce là une situation tolérable ? Le devoir du Gouvernement était de porter remède à ce mal : c'est ce que nous lui avons proposé et c'est ce qu'il a accepté.

« On a proposé un autre moyen qui serait de faire passer aux dépenses facultatives les dépenses des routes départementales. Qu'est-ce qu'il y avait de changé dans cette situation ? Au lieu de 5 centimes, vous en demanderiez 10 : quel avantage y aurait-il donc ? Et d'abord il faudrait avant

tout modifier la loi du 10 mai 1838, et cela ne se fait pas simplement par une proposition de budget.

« Nous le répétons, la situation dans laquelle allaient se trouver les départements eût été intolérable; ne pouvant remédier complètement au mal, il fallait l'atténuer, autant que possible; c'est ce que nous avons fait par le prélèvement d'un centime, qui représente 1,920,000 fr. Certainement, on aurait pu prendre 2 centimes; mais il faut remarquer que, si vous donnez, je ne dirai pas plus, on ne pourrait pas donner plus, mais que, si vouliez pourvoir d'une manière absolue à toutes les nécessités, vous pousseriez inévitablement certains départements dans des dépenses contre lesquelles il faut au contraire se mettre en garde, et qu'ils ne peuvent pas y introduire quand ils sont limités dans leurs ressources. Il vaut donc mieux laisser quelque chose en arrière, cela retient certains départements, qui sont toujours disposés à dépasser leur budget.

« Sans doute, en présence d'un déficit reconnu de 2 millions 411,000 fr. en 1845, vous n'en donnez que deux; c'est une situation qui n'est pas complètement satisfaisante; puisqu'elle va s'aggraver encore en 1846; mais enfin, vous reconnaîtrez qu'il n'y pas d'autre moyen quant à présent, et qu'il faut accepter ce tempérament.

« Il en est un autre qui avait été proposé à la Commission; c'était de remanier la loi de 1838, et de faire passer quelques unes des dépenses ordinaires départementales dans les dépenses générales du budget de l'Etat, et, par exemple, le service des prisons. Il y avait là 5 millions dont on proposait de décharger les budgets départementaux; mais il fallait savoir s'il n'y avait pas d'autres dépenses, si c'était bien celle-là qu'il fallait écarter. Puis n'y avait-il pas quelques inconvénients à enlever aux départements cette action, cette surveillance sur les prisons? Puis, nous le répétons, c'était encore revenir au remaniement d'une loi dont les imperfections ne sont pas suffisamment révélées.

« En un mot, nous n'avons pas pensé qu'il fallût remanier la loi du 10 mai 1838; nous avons été d'avis qu'il

fallait la laisser fonctionner encore; qu'il fallait apporter un tempérament à une situation qui n'était pas acceptable pour les départements, et comme nous ne pouvions pas appliquer au mal un remède souverain, nous nous sommes arrêtés à ce qu'il y avait de mieux à faire. »

Un membre rappelle qu'en 1844 la Commission ne se montrait pas si optimiste qu'elle paraît l'être devenue aujourd'hui. Elle signalait certains départements comme prenant au fonds commun une plus grande part que celle qui leur était due. Ils y procédaient selon elle, en exagérant certaines dépenses ordinaires, et en rejetant ainsi celles des routes sur les dépenses facultatives.

M. le Rapporteur répond que la Commission ne s'est point expliquée sur le fonds commun; la répartition en est jointe aux documents distribués avec les lois de finances: il y a deux ans, elle avait engagé le Ministre à surveiller cette répartition.

— Le chapitre 38 est adopté conformément au projet de la Commission, auquel le Gouvernement a donné son adhésion.

CHAPITRE XXXIX.

« Dépenses d'utilité départementale imputables sur le produit des centimes facultatifs votés par les conseils généraux (maximum 5 cent. dans 85 départements, et 12 cent. dans la Corse); 9,600,600 fr.

« Dépenses sur le produit du fonds commun à répartir en secours par le règlement des budgets départementaux (6 dixièmes de centime), 1,152,264 fr.

« Dépenses sur les produits éventuels facultatifs, 800,000 francs.

« Dépenses sur subventions communales et particulières, et autres produits destinés à des travaux ou dépenses d'utilité départementale, 900,000 fr.

CHAPITRE XL.

« Dépenses imputables sur le produit des centimes additionnels extraordinaires imposés en vertu de lois spéciales, 15,057,000 fr.

« Dépenses sur les fonds d'emprunts autorisés par des lois particulières, 2,050,000 fr. »

CHAPITRE XLI.

« Dépenses des chemins vicinaux imputables sur le produit des centimes additionnels spéciaux (maximum 5 cent.), 11,277,000 fr.

« Dépenses sur contingents communaux et souscriptions particulières, 9,500,000 fr.

« Dépenses sur les produits spéciaux non indiqués dans la loi du 10 mai 1838, et versés dans les caisses départementales pour y conserver leur affectation spéciale.

— Adoptés.

— La séance est levée.

Signé SAUZET, *Président*,

LACROSSE, DE L'ESPÉE, BOISSY-D'ANGLAS, DE LAS-CASES, *Secrétaires*.

Collationné :
Le Secrétaire Rédacteur,
Signé : CERCLET.

PRÉSIDENCE DE M. SAUZET.

Séance du Vendredi 13 Juin 1845.

— Le procès-verbal de la séance du 12 est lu et adopté.

M. de Schauenburg s'excuse par lettre de ne pouvoir assister aux délibérations de la Chambre.

Deux rapports sont déposés :

Le premier au nom de la Commission chargée de l'examen du projet de loi relatif à l'abrogation de l'article 3 de la loi du 11 juin 1842.

Le deuxième au nom de la Commission chargée de l'examen du projet de budget des recettes pour l'exercice 1846.

La Chambre ordonne l'impression et la distribution de ces rapports.

(*Voir les annexes imprimées nos* 197 *et* 198).

L'ordre du jour est la suite de la discussion du projet de budget pour 1846 (dépenses).

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE.

UN MEMBRE dit que, sur un grand nombre de points de la France, des agriculteurs se plaignent de la manière dont on exécute la loi de la chasse. L'orateur n'entend pas faire ici la critique de cette loi : il l'a combattue ; il en pressentait les inconvénients, il ne la trouvait pas en harmonie parfaite avec l'esprit de notre époque : il la respecte puisqu'elle est devenue loi ; mais il voudrait du moins qu'on ne lui donnât pas une extension illimitée. Des agriculteurs prétendent que cette loi leur nuit. Ce n'est point ici le moment de discuter à fond ce qui devrait arriver à l'occasion des pétitions adressées à la Chambre. L'orateur en a déposé un grand nombre et elles étaient fort importantes, non - seulement par leur objet, mais par la condition sociale des signataires. L'orateur regrette qu'elles n'aient point été rapportées et il désire savoir s'il y a lieu d'espérer que cette grave question se discutera publiquement avant l'achèvement des travaux de la Chambre.

M. LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE répond :

Si les pétitions dont le préopinant a parlé avaient été rapportées à cette tribune, elles auraient probablement provoqué des observations de la part du Ministre de la justice, qui a présenté la loi ; le Ministre de l'intérieur et le Ministre de l'agriculture et du commerce en auraient eu connaissance en ce qui les concerne, et auraient pu faire également leurs observations ; mais je déclare qu'aucune plainte ne m'a été adressée en ce qui concerne l'agriculture. Je ne puis donc donner à l'orateur d'autre réponse que celle que j'ai l'honneur de faire en ce moment devant la Chambre. »

UN MEMBRE déclare qu'il a été chargé du rapport des nombreuses pétitions relatives à la loi sur la chasse. Ce rap-

« Je ferai observer que déjà les budgets se composent d'un grand nombre d'articles, et que si chaque objet devait donner lieu à un chapitre séparé, au lieu d'établir l'ordre dans les dépenses, on jetterait la confusion.

« Quant à la loi sur les artistes vétérinaires, je dirai qu'elle est prête, et que j'aurais eu l'honneur d'en saisir la Chambre, si déjà elle n'avait été surchargée d'un grand nombre de lois qui restent à discuter. Une loi sur l'art vétérinaire et une loi sur la pharmacie sont préparées; elles seront envoyées demain au conseil d'État, et pourront être présentées dès l'ouverture de la session prochaine. »

Le préopinant se déclare complètement satisfait de la réponse faite à sa seconde observation; mais il ne répute pas suffisante la distinction établie par paragraphes entre le personnel et le matériel des écoles vétérinaires et des bergeries.

M. le Rapporteur dit que l'observation n'a pas échappé à la Commission; mais il faut remarquer combien se multiplient les chapitres, combien cette subdivision rend difficile le travail des bureaux, et les dépenses qu'elles entraînent par l'effet de ce travail.

« Quand il y a dans la nature des services des inconvénients à les réunir, les Commissions du budget et celles des comptes le font remarquer, et souvent elles proposent la division; mais l'admettre en principe, comme l'indique l'orateur, d'une manière générale et absolue, cela n'est pas possible.

Un membre se plaint de l'insuffisance des rétributions allouées aux professeurs des écoles vétérinaires. Selon lui, ce n'est point assez d'un traitement de 4,000 fr. pour déterminer des hommes d'un savoir éminent à consacrer leur carrière au professorat, il lui semble qu'il y aurait un moyen de satisfaire au vœu qu'il exprime sans accroître les dépenses. Ce moyen qu'il se bornera à indiquer consisterait à réduire à deux les écoles vétérinaires.

5,650 francs. Cette réduction est consentie par le Gouvernement.

— La Chambre adopte le chiffre du chapitre réduit à 526,500 francs.

CHAPITRE II.

« Administration centrale (Matériel), 102,000 fr. »

— Adopté.

CHAPITRE III.

« Subvention aux caisses de retraites, 126,030 fr. »

La Commission a proposé sur ce chapitre une réduction de 7,000 fr., qui est consentie par le Gouvernement.

— La Chambre adopte le chiffre du chapitre réduit à 119,030 fr.

CHAPITRE IV.

« Écoles vétérinaires et bergeries, 683,000 fr. »

La Commission a proposé sur ce chapitre une réduction de 1,500 fr., qui est consentie par le Gouvernement.

UN MEMBRE dit qu'on a confondu dans ce chapitre deux natures de services qui devraient être soigneusement distinguées dans le budget et dans la loi des comptes. Il veut parler du personnel et du matériel des écoles vétérinaires et des bergeries. Selon lui, ce n'est point assez d'en faire l'objet de paragraphes distincts; il faudrait ne les pas confondre dans un seul et même chapitre. L'orateur désire, en outre, savoir si l'intention du Gouvernement est de présenter prochainement aux Chambres un projet de loi sur les artistes vétérinaires.

M. LE MINISTRE DU COMMERCE répond :

« Si le préopinant avait pris la peine de consulter le budget, il aurait vu que ce qu'il réclame existe : on a établi une distinction parfaite entre le matériel et le personnel.

pas trop d'allouer un million à l'agriculture. L'augmentation de 100,000 fr. qu'il propose sera sans doute insuffisante, mais elle servira du moins à élargir la voie.

M. LE RAPPORTEUR répond :

« Ce n'est pas seulement comme une simple formule oratoire que je dirai à la Chambre que le Rapporteur, comme la Commission, considère que l'agriculture est le premier intérêt français. Ainsi, sous ce rapport, la Commission serait très-disposée à accueillir des propositions qui pourraient tendre à encourager les progrès de l'agriculture dans une juste limite ; mais je ferai d'abord remarquer que M. le Ministre de l'agriculture a fait une proposition cette année qui élève le fonds ordinaire. Pendant assez longtemps, ce fonds est resté porté à 300,000 fr., puis il a été porté à 500 et 800,000 fr. M. le Ministre de l'agriculture propose de l'élever à 900,000 fr. Aujourd'hui, par l'amendement, on vous demande de le porter à un million.

« Certainement, s'il ne s'agissait que de ces 100,000 fr. d'augmentation, si M. le Ministre ne faisait pas lui-même une proposition dans le budget actuel, si on était même bien assuré que la distribution de ces fonds soit faite de manière à contribuer utilement aux progrès de l'agriculture, si nous avions à cet égard toutes les garanties, je ne sais pas jusqu'à quel point on pourrait se laisser entraîner à accroître indéfiniment le chiffre du crédit.

« Je fais seulement d'abord remarquer ceci : c'est que, dans l'état actuel, M. le Ministre propose de porter ce chapitre à 900,000 francs; c'est donc déjà un moyen d'amélioration, un progrès ; le temps et la situation de nos finances nous permettront sans doute de faire mieux : mais aujourd'hui, je demande qu'on s'arrête à la proposition du Ministre.

« Au moment où nous entrons dans la voie des amendements qui proposent, non pas des réductions, mais des augmentations, dont la Chambre est déjà saisie, et qui doivent ajouter à nos charges, il est impossible que je n'en

dise pas un mot au nom de la Commission pour prémunir la Chambre contre un laisser aller que je redoute.

« Voilà le premier de ces amendements que la Commission rencontre devant elle ; elle doit donc s'expliquer, afin que, pour cette augmentation comme pour les autres qui viendront successivement, la Chambre se place au même point de vue que la Commission.

« Pour que la Chambre comprenne bien la situation, je vais la résumer en très-peu de chiffres et très-peu de mots.

« Lorsque la Commission a apporté son rapport sur le budget des dépenses, le budget présentait un excédant de recettes sur les dépenses de 9,193,061 francs. Elle avait laborieusement obtenu près de 8 millions de réduction. Malheureusement, des services importants et d'une absolue nécessité l'ont obligée de proposer quelques dépenses de plus. Mais enfin, je le répète, la balance entre les recettes et les dépenses, était un excédant de 9 millions 193,061 francs.

« Le rapport sur les recettes, que nous vous apportons aujourd'hui, vous démontrera que, sur cette partie du budget, un examen approfondi des propositions du Gouvernement nous a conduit à les réduire de 3,400,000 francs; il resterait donc un excédant de 5,706,000 francs. Mais nous devons rappeler que, dans les séances précédentes, vous avez voté des lois spéciales qui ont affecté les ressources de 1846 d'une somme de 5,600,000 francs; en sorte qu'aujourd'hui il n'y a plus aucun excédant de recettes.

« De plus, vous avez entre les mains, pour être bientôt envoyées à l'examen des bureaux, les dépenses proposées en exécution du traité sur le droit de visite, dépenses qui s'élèvent à 8,817,000 francs; ainsi, quand vous aurez accepté cette loi, vous vous trouverez pour 1846 en présence d'un découvert de cette somme. Voilà donc au vrai, dans l'état actuel, votre position : un découvert certain de près de 9 millions.

« Il y a plus, c'est que vous ne pouvez pas reculer de-

vant la nécessité où vous serez en 1846 de demander des crédits extraordinaires pour l'Algérie : vous aurez 14 millions à allouer, comme vous les avez déjà accordés cette année ; en sorte que, dans la situation actuelle, avec les deux projets de loi de recettes et de dépenses que nous apportons, les lois spéciales que vous avez votées, et celles que vous voterez encore pour préparer l'exécution du traité du droit de visite ; vous vous trouverez en présence d'un déficit de 20 millions. Voulez-vous y ajouter autre chose ? Vous répondrez par votre vote.

« Je devais présenter cette considération à la Chambre ; je la prie de ne pas accepter les propositions qu'on pourrait lui faire, même avec des avantages apparents. »

Un membre appuie l'augmentation, et fait observer qu'en réalité, les 900,000 francs portés dans le chapitre, ne sont pas dépensés au profit de l'agriculture.

Le Gouvernement achète annuellement, et fait ensuite sortir de ses établissements d'élèves, une certaine quantité de taureaux, de génisses et de béliers, qu'il livre à l'agriculture au moyen d'une enchère. Le produit de ces ventes est tel que le Trésor rentre dans ses déboursés et même souvent au-delà.

L'orateur a assisté à ces enchères, et il a vu des taureaux vendus à des prix exorbitants. Il voudrait qu'on adoptât un autre système de vente. Dans son opinion, il conviendrait d'allouer à l'agriculture les 2,240,000 fr. qu'on accorde aux haras, et de réduire à 900,000 francs la part qui est faite à l'administration des haras. Cette transposition lui paraîtrait plus conforme aux intérêts bien entendus de l'agriculture.

Un autre membre ne comprendrait pas que, malgré l'opposition de M. le Rapporteur, la Chambre accordât une augmentation de 100,000 francs, que M. le Ministre de l'agriculture ne demande pas. Quant à lui, il n'est pas disposé à accorder des sommes dont il ne connaît pas l'emploi,

et il ne s'associera pas à des propositions qui pourraient paraître avoir le caractère de réclames électorales.

M. LE MINISTRE DU COMMERCE a la parole, il dit :

« Le Gouvernement s'est renfermé dans le chiffre le plus modeste ; mais, prenant acte en quelque sorte d'un mot prononcé par M. le Rapporteur qui a défendu jusqu'à présent, depuis plusieurs années, avec tant de persévérance toutes les économies possibles, je rappellerai qu'il disait tout-à-l'heure : « Ce qu'on demande n'est pas possible aujourd'hui », et il vous a présenté une situation dans laquelle il n'y a pas un mot à relever, pas un chiffre à contredire ; mais je dis aussi comme lui que, si la Chambre ne croit pas pouvoir accueillir aujourd'hui la proposition qui lui est faite, lorsque nous serons dans une situation meilleure, j'en profiterai avec empressement pour réclamer en faveur de l'agriculture des allocations dont elle a besoin.

« M. le Rapporteur disait que l'agriculture, dans un temps, n'avait que 300,000 francs de subvention, qu'on l'a successivement dotée de 4, de 5, de 600,000 francs, et enfin de 900,000 fr.

« Veut-on en conclure qu'à l'époque où l'agriculture n'avait qu'une somme de 300,000 fr., elle avait acquis les développements qu'elle a pris depuis ?

« Veut-on en conclure qu'elle n'a pas profité des allocations accordées, que la subvention n'a pas été distribuée avec intelligence, avec connaissance des besoins ? Je répondrais que, dans tous les départements, il y a un grand élan pour toute espèce d'améliorations, et que notre agriculture a progressé d'une manière extrêmement satisfaisante : c'est un hommage que je rends aux principaux agriculteurs de France.

« Dans tous les conseils généraux, elle a trouvé un concours de bonne volonté, et, à chaque session, ces conseils votent des encouragements pour les plantes fourragères,

pour l'amélioration des chevaux, pour l'amélioration de la race bovine, etc.

« A mesure que le Gouvernement a pu augmenter ses allocations, l'agriculture a fait plus de progrès, et ce mouvement serait plus marqué encore si les encouragements accordés étaient plus considérables. J'appelle cette époque de tous mes vœux, et je serais heureux de pouvoir pousser encore plus avant l'agriculture dans la voie des améliorations, que j'ai tant de bonheur à signaler à la Chambre. »

Un membre dit que ce n'est point à titre de réclame électorale qu'il vient appuyer une augmentation facile à justifier, parce qu'elle est conforme à l'intérêt du pays; toutefois, prenant en considération notre situation financière, il s'en rapportera à la sollicitude active et éclairée de M. le Ministre, pour les intérêts confiés à ses soins.

— La proposition d'augmentation est retirée.

Un membre dit qu'il approuve la création d'inspecteur de l'agriculture, mais il ne croit pas que, jusqu'à présent, les tournées d'inspection aient produit les résultats qu'on en pouvait attendre.

M. le Ministre du commerce dit :

« Je remercie le préopinant de l'avertissement qu'il me donne; cependant qu'il me permette de lui faire observer que le département de l'agriculture et du commerce a fait distribuer chaque année les travaux statistiques et agricoles de l'inspection de l'agriculture, et c'est la première fois que quelques observations critiques me sont faites sur le travail des inspecteurs.

« Aujourd'hui encore, j'ai fait distribuer à la Chambre un ouvrage qui a un très-grand intérêt, qui est aussi dû à l'un de nos inspecteurs de l'agriculture, à la suite d'un voyage très-long en Allemagne, et qui traite du crédit hypothécaire et des banques agricoles.

« Précédemment, j'ai eu l'honneur de faire distribuer à la

Chambre un ouvrage non moins important, sur la pratique des irrigations en Italie, et qui a été utilement consulté par les commissaires qui ont été chargés d'étudier cette grande et intéressante question.

« Il y a deux ans, l'inspection avait embrassé les départements du Tarn et de la Haute-Garonne, et les Députés qui appartiennent à ces départements, consultés par moi sur l'exactitude des rapports publics, m'ont donné à cet égard la satisfaction la plus complète, en rendant hommage aux travaux des inspecteurs.

« S'il s'est glissé quelques erreurs dans les travaux des inspecteurs; ce fait n'a rien d'étonnant : on ne peut pas tout voir, et quelques erreurs peuvent fort bien échapper. Mais quant aux critiques que vient de faire l'orateur, ne lui ont-elles pas été inspirées par quelques personnes qui n'ont pas pu retenir les inspecteurs aussi longtemps qu'elles l'auraient désiré? ou ne proviendraient-elles pas de propriétaires dont ils n'auraient pas jugé les fermes dignes d'être inspectées ou d'employer un long temps? Je les comprends : mais en général je me plais à faire l'éloge des travaux que les inspecteurs ont faits, et justice leur avait déjà été rendue par un grand nombre de membres de cette Chambre. »

Un membre appelle l'attention du Gouvernement et de la Chambre sur l'influence funeste des maladies qui ont trop souvent décimé les bestiaux. Il cite, à ce sujet, l'ouvrage d'un savant professeur qui évalue à 7 ou 8 millions les pertes que ces épizooties ont occasionnées dans le cours de l'année 1842. Il croit que c'est surtout dans l'hygiène et dans l'emploi des moyens préventifs, que doit consister l'habileté du médecin vétérinaire. Il importerait donc que des avis réitérés fussent adressés aux agriculteurs, et le plus sûr moyen d'atteindre le but serait de confier les fonctions de l'inspection à un médecin vétérinaire.

Un autre membre dit que dans le chapitre en discussion,

il voit figurer un article intitulé ; *Achat, distribution et envoi de plants et de graines.*

Il saisira cette occasion pour recommander à M. le Ministre de ne jamais faire l'envoi de ces graines ou plants après l'époque où ils doivent être mis en terre : autrement le bienfait serait perdu.

M. LE MINISTRE DU COMMERCE demande la parole et dit :

« Je répondrai d'abord au premier des deux orateurs que la Chambre vient d'entendre :

Lorsque le département du Loiret et d'autres départements m'ont signalé la maladie à laquelle il a fait allusion, je me suis empressé d'envoyer un des professeurs les plus distingués de l'école d'Alfort. La maladie était très-grave, et peut-être même le médecin vétérinaire avait-il été appelé trop tardivement. Cependant, il a donné des conseils, il a prescrit tout ce qu'il y avait à faire dans la circonstance, et il y a consacré un temps assez long. Malheureusement, lorsqu'on prescrit un régime hygiénique à faire observer dans nos campagnes, on ne le suit pas exactement. Lorsque la maladie n'existe plus, on ne songe pas à l'avenir, et c'est ce qui est arrivé dans quelques unes des localités qui ont été indiquées par l'orateur.

J'ajoute que, lorsque des maladies de cette nature ou de toute autre sont signalées, le Ministre de l'agriculture et du commerce s'empresse d'envoyer sur les lieux des agents capables d'y porter remède. Ce qu'il a fait dans cette occasion, il le fera chaque fois que l'occasion s'en présentera.

« Maintenant, le préopinant a reproché au Ministre d'envoyer trop tard la graine de pin Laricio.

« Le Ministre ne peut pas l'envoyer avant de l'avoir reçue. Cette graine arrive de la Corse, et elle ne séjourne pas vingt-quatre heures au Ministère. Si les expéditions de la Corse sont tardives, malgré toutes les recommandations, je ne puis pas en prendre la responsabilité ; je tiens seulement à ce que le préopinant soit bien convaincu que le retard ne provient pas de mon fait. »

Un membre représente qu'une partie du crédit est employée en achats à l'étranger ; et il pose en fait que la race d'animaux importée ainsi d'Angleterre ne convient aucunement dans les neufs dixièmes du territoire de la France. Il ajoute que l'Angleterre possède un grand nombre de races précieuses auxquelles on pourrait faire d'utiles emprunts, précisément parce qu'elles ont beaucoup d'analogie avec les nôtres. Selon lui, ce sont ces types similaires qu'il faudrait introduire comme types améliorateurs.

M. le Ministre de l'Agriculture et du Commerce demande la parole et dit :

Je remercie le préopinant de me fournir l'occasion d'annoncer à la Chambre que déjà le Gouvernement s'est occupé de cette question. Nous avons voulu procéder simultanément, et en même temps que nous faisons nos expériences sur la race de Durham, nous expérimentons la race de Devon.

« Mais, comme l'a fait très-bien observer l'orateur, ces deux races si précieuses ont des qualités parfaitement distinctes. La race de Durham n'est pas une race propre au travail ; la race de Devon est, au contraire, une race de bœufs travailleurs.

« Dans les premiers convois que nous ferons venir d'Angleterre, se trouveront des taureaux et quelques vaches de la race de Devon ; afin de les expérimenter et de fournir à l'agriculture du Limousin, qui a des bœufs analogues, des moyens d'améliorations du genre de celles qu'a procurées à d'autres départements la race de Durham. »

Un membre trouve que l'importation des types étrangers est loin d'avoir l'importance qu'on lui attribue, et il croit qu'en fait d'animaux de travail, la France possède mieux que ce qui existe en Angleterre. Ce qui nous manque, ce sont des animaux de race précoce, arrivant en deux ou trois années à leur complet développement. Du reste, nos races de Flandre, d'Alsace, d'Auvergne, etc., ne craignent pas le parallèle avec celles de l'Angleterre. Il est vrai qu'un

grand nombre de départements est fort arriéré au point de vue de l'élève des bestiaux. Tout se résume dans un fait : Les pays les plus riches sont ceux qui cultivent le plus de plantes fourragères. La meilleure manière d'encourager l'agriculture , consisterait à trouver le moyen de déterminer dans chaque contrée un certain nombre d'agriculteurs à cultiver, dans de fortes proportions , les plantes fourragères. On aurait ainsi de véritables fermes-modèles, et l'on améliorerait à la fois les races bovines et les types chevalins.

L'UN DES PRÉOPINANTS pense que l'on tombe dans une grave erreur, en supposant que nos races soient supérieures ou même égales à celles d'Angleterre. Il pose en fait, que nous n'avons pas de race analogue à celle de Devon , et l'introduction de cette race lui paraît indispensable pour l'amélioration de notre race limousine. La transformation de nos cultures en cultures fourragères produirait, sans doute , d'heureux résultats ; mais, c'est là une œuvre difficile et lente, tandis que par des importations judicieusement combinées, l'on pourrait améliorer promptement les races.

UN AUTRE MEMBRE est d'avis qu'il conviendrait de concilier les deux systèmes qu'on a eu , selon lui , le tort de présenter d'une manière trop absolue. Il importe à la fois de donner une bonne direction aux cultures et d'introduire dans le pays des types d'amélioration judicieusement choisis.

— Le chapitre 5 est mis aux voix et adopté.

CHAPITRE VI.

« Haras , dépôts d'étalons , primes , achats d'étalons, etc., 2,240,000 francs. »

UN MEMBRE fait observer que l'administration des haras a été rétablie depuis 40 ans , que chaque année, il lui a été alloué plus de deux millions, et qu'ainsi, durant cette période, l'Etat a dépensé plus de 90,000,000. Quels fruits a-t-il retiré de ses sacrifices? En 1840, nous n'avons pu remonter notre ca-

valerie, et il a fallu entrer dans la voie des emprunts à l'étranger, et maintenant encore le Ministère de la guerre se plaint de l'état de notre industrie chevaline. Cet état de choses engage la responsabilité de l'administration des haras, et l'orateur se croit fondé à reprocher des fautes graves à cette administration. Le Ministère a cru devoir augmenter le nombre de ses étalons. Cette opération est contraire au but même qu'on doit se proposer d'atteindre. Le Gouvernement doit s'occuper moins de produire, que d'éclairer la production, en se plaçant toujours au point de vue de la défense du pays, des remontes de l'armée. L'Etat possède 1,100 étalons, il achète de gros chevaux qu'il ne paie qu'environ 1,500 francs. Comment se flatter d'obtenir à ce prix des étalons régénérateurs? Les établissements de haras auraient besoin d'être dirigés par des hommes capables; en multipliant les stations, on se condamne à n'avoir que des palfreniers. L'orateur ajoute que l'esprit de camaraderie influe d'une manière déplorable sur le choix que fait l'Administration. Selon lui, le Gouvernement devrait s'attacher à n'avoir qu'un petit nombre d'établissements modèles et à n'y entretenir que des étalons pur sang. On a beaucoup parlé de la bonté des chevaux envoyés par le Pacha d'Egypte. L'orateur pose en fait que le Pacha d'Eypte n'a donné à notre Gouvernement que des chevaux de cinquième choix; il invoque à ce sujet, le témoignage d'un homme qui a été placé à la tête des écuries de Méhémet-Ali. Il exhorte le Ministère à profiter de l'envoi prochain d'une gabarre dans le golfe persique, pour se procurer des chevaux arabes qui lui seront livrés à bon marché. Il invite, en outre, l'Administration à ne pas tolérer la circulation des étalons de Suisse et de Belgique. Le Gouvernement est peut-être arrêté par un scrupule de légalité, par la crainte de porter atteinte à la propriété; ce scrupule respectable en lui-même, est ici sans objet; le Gouvernement est armé du droit de prendre les mesures propres à garantir la conservation des espèces, et, d'ailleurs, si ses pouvoirs sont insuffisants, il peut en demander aux Chambres.

Un autre membre demandera des explications au sujet d'un passage du rapport où il est dit que, s'il est utile de conserver exceptionnellement le haras Pompadour, il faut du moins limiter à trente, au plus, le nombre de ses juments. L'orateur désire savoir si M. le Ministre de l'agriculture et du commerce ne persiste pas, au contraire, dans un système qui consisterait à augmenter le nombre des juments. Dans l'opinion de l'orateur, pour favoriser l'éducation des chevaux de selle, il importe d'avoir à la fois des étalons arabes et des juments choisies. Ce sont là deux éléments de reproduction indispensables.

M. le Ministre de l'agriculture et du commerce demande la parole et dit :

« Messieurs, il n'y a pas de question qui ait été plus controversée que celle du système à suivre pour l'éducation et l'amélioration des chevaux en France. Nous avons remarqué que chacun propose un système, et un système absolu ; ainsi, lorsque les uns voulaient que le Gouvernement s'interdît toute espèce d'élevage et ne conservât que 12, 15, ou 16 juments, les autres lui reprochaient d'avoir abandonné l'élevage et l'engageaient à revenir sur ce qui avait été fait. D'autres enfin, et ce sont ceux qui considèrent que le Gouvernement ne doit pas se charger de l'élevage, voudraient que le haras de Pompadour fût réduit à un nombre de juments qui ne serait plus en rapport avec les besoins de la race chevaline dans cette contrée, et surtout de la race du cheval de selle.

« Le Gouvernement n'a point adopté d'une manière absolue ni l'un ni l'autre système ; il a abandonné l'élevage en très-grande partie des haras du Pin, parce que, dans ces contrées, l'industrie particulière a fait des efforts et des essais assez heureux pour que le concours du Gouvernement ne soit plus aussi indispensable, et aussi pour ne pas faire concurrence à l'industrie privée. Sur ce point je dirai un mot.

« La commission, dans son rapport, demande une réduc-

tion dans le nombre des 16 jumens poulinières entretenues au Pin?

« J'aurai l'honneur de faire observer à la Commission que si nous devons diminuer le nombre de ces 16 juments, il faudrait renoncer à tout, parce que sur 16 juments nous ne pouvons pas nous flatter d'avoir chaque année plus de 5 ou 6 produits, jument ou poulain.

« Eh bien, je crois qu'il est dans l'intérêt général de conserver ce nombre au moins comme type et comme moyen de comparaison.

« Pour le haras de Pompadour, je répète ce que j'ai déjà dit précédemment lorsque j'étais interrogé sur la question de savoir si nous nous proposions de réduire la jumenterie de Pompadour : je dirai franchement que le Gouvernement ne le croit pas possible. L'établissement de Pompadour n'est pas dans les conditions de celui du Pin ; l'industrie particulière ne s'y est pas occupée de l'élève des chevaux. Lorsque l'industrie s'en sera occupée, peut-être faudra-t-il faire pour Pompadour ce que nous avons fait pour le Pin.

« Il y a à Pompadour 50 étalons ou poulains pur sang, et 34 poulinières ; eh bien, ces étalons ne peuvent produire tous les ans que 30 poulains. Nous les propageons dans le midi ; et les résultats que nous en obtenons ont reçu les applaudissements de tout le monde. J'en appelle à ceux qui ont vus les remontes qui ont été faites, et qui proviennent de chevaux arabes, à Tarbes, par exemple.

« La race des chevaux arabes est de toutes, celles que nous avons le plus grand intérêt à conserver. Le Gouvernement ne croit donc pas que le moment soit venu de réduire le haras de Pompadour. Loin de là, les résultats que nous avons obtenus sont des motifs puissants pour persévérer dans la voie actuellement suivie.

« Je profiterai de ce que je suis à la tribune pour répondre à quelques observations qui ont été faites par l'un des préopinants. Je partage complètement ses principes. Je crois, comme lui, qu'on n'obtient l'amélioration de toute espèce de races qu'en recourant aux races les plus nobles.

« L'amélioration ne peut être obtenue qu'à ce prix, et encore y a-t-il bien des mécomptes dans la procréation : car nous voyons tous les jours que le cheval le plus noble comme le taureau le mieux conformé n'ont pas de produits qui répondent à la noblesse de la paternité. Mais c'est pour cela qu'il ne faut pas songer à améliorer par le bas, si je puis parler ainsi, mais bien par le haut. C'est à quoi s'attache le Gouvernement, et le reproche que lui fait l'orateur d'acheter des étalons communs et à bas prix, n'est pas fondé ; il a cité des étalons de 1,500 fr. ; je n'ai pas là tous les prix ; mais la moyenne des prix d'achat, en 1844, est d'environ 3,500 à 4,000 fr.

« L'orateur, qui s'occupe de chevaux et qui a des connaissances pratiques dans cette partie, sait fort bien qu'il peut arriver, quand il y a trois ou quatre étalons à vendre, qu'on vous impose l'obligation d'en prendre un qui est inférieur aux autres, et, dans le marché passé, on obtient ce cheval pour 1,500 fr.

« Je suis d'accord avec l'orateur sur les moyens d'améliorer, et je voudrais que nous pussions trouver en France assez de chevaux de race pure pour ne pas en aller chercher à l'étranger. C'est pour cela que, quand on possède un établissement précieux comme celui de Pompadour, on doit le conserver. On nous a engagés à aller acheter en Arabie des étalons. Messieurs, les faits doivent toujours servir d'enseignement. Les résultats obtenus par les chevaux arabes doivent être pris en grande considération, et ces expériences ne datent pas d'aujourd'hui. En 1819, sous le ministère de M. Decazes, on a acheté, je crois, vingt à vingt-cinq chevaux en Arabie, au prix de 200,000 fr. Aujourd'hui les beaux chevaux sont très-rares en Arabie comme ailleurs, et les chevaux de Medji sont au prix de 25 à 30,000 fr.

« On me dit : profitez de l'occasion que vous offre M. le Ministre de la marine, qui doit faire une expédition en Syrie, pour acheter des chevaux. Je conçois l'avantage de profiter d'une pareille occasion. Mais il y a une chose principale pour cela, c'est l'argent. On ne peut pas se borner à acheter

deux ou trois étalons; il faut compléter un convoi, et ce n'est pas sur le crédit ordinaire des haras, tout considérable qu'il puisse être, que je pourrais prélever la somme nécessaire pour une telle dépense. Ce serait donc l'objet d'un crédit extraordinaire. Dans la situation actuelle, puis-je demander à la Chambre un crédit pareil? Si vous avez voulu diminuer l'élevage que faisait le Gouvernement, c'est à l'effet précisément de favoriser l'industrie particulière; or, l'on va acheter beaucoup de chevaux à l'étranger, ce sera au préjudice de l'industrie particulière; Il faut que le Gouvernement réserve toutes ses ressources pour payer à l'industrie particulière les chevaux qu'elle produit à grands frais, pour lesquels elle fait beaucoup de sacrifices, et attendre un crédit spécial extraordinaire pour l'achat des chevaux que nous recommande de faire l'orateur. Ainsi je ne diffère donc avec lui que parce que je n'ai pas le moyen, quant à présent, de le faire. Quant aux principes, je le répète, je les partage complètement, nonobstant l'autorité d'une société particulière d'hommes qui s'occupent de chevaux et qui repoussent le cheval arabe.

« Mais il n'y a rien de mieux que l'expérience, elle nous a démontré les faits dont je parle.

« L'administration des haras, a-t-on dit, et c'est le reproche qu'on lui a adressé depuis bien longtemps, ne fait pas assez; il y a dans son organisation trop de camaraderie, et avec cela on n'arrivera pas à faire tout le bien possible.

« C'est un reproche qui ne peut être produit à cette tribune; il y a une organisation que je crois aussi bonne que possible, et je suis convaincu que toutes les personnes qui sont à sa tête secondent parfaitement le Gouvernement par leur expérience et leur concours, et que nous avons obtenu de grandes améliorations sous ce rapport.

« Il y a un moment, je rendais une éclatante justice à la plupart de nos conseils généraux, qui, en faveur de l'agriculture, avaient voté des sommes très-considérables pour être jointes aux subventions accordées par le Gouvernement. Je disais que les fonds avaient été votés par les conseils généraux pour l'agriculture; je dis maintenant qu'ils ont voté

aussi des sommes assez considérables, dans beaucoup de départements, pour l'amélioration de la race chevaline. Ces votes ont porté leurs fruits; mais quand il s'agit d'introduire de grandes et profondes améliorations dans une race quelconque, je dis que c'est l'œuvre du temps, que cela ne s'improvise pas; et je suis convaincu que les résultats déjà obtenus conduiront à des améliorations chaque année plus considérables. Mais aussi le Gouvernement ne peut pas tout faire; les conseils généraux ne peuvent pas tout faire; il faut être secondé aussi par les agriculteurs; il faut qu'on ne fasse pas sur un poulain qui naît, des économies qu'on fait trop souvent, ni qu'on exige avant l'âge, du poulain provenant du père le plus noble, un travail forcé; ce n'est qu'à cette condition que nous obtiendrons en France les résultats qu'on obtient dans les pays où l'on s'occupe avec intelligence de l'élève des chevaux.

« Je m'arrête après ces considérations; je ne voudrais pas pousser plus loin la discussion, je ne pourrais que répéter ce que j'ai dit sur cette question; mais les observations que je viens de présenter prouveront à la chambre que le Gouvernement est convaincu que l'établissement de Pompadour, auquel on a fait allusion, doit être maintenu, et ne peut être abandonné que lorsque l'industrie particulière pourra remplacer le Gouvernement.

« J'oubliais la question des étalons rouleurs.

« Certainement les étalons rouleurs sont peut-être une cause qui, dans nos départements de la frontière, arrête considérablement l'amélioration de la race chevaline; mais en faisant la remarque, l'orateur faisait aussi l'objection.

« Les étalons rouleurs qu'on promène dans nos campagnes, dont la saillie est donnée pour un prix fort médiocre, c'est l'exercice d'une industrie particulière libre; je ne sais quels seraient les moyens d'arrêter cette sorte d'industrie; cependant en Belgique, comme dans le duché de Luxembourg, on a été tellement frappé des grands préjudices que ces étalons tarés causent à l'amélioration de la race chevaline, qu'une ordonnance est intervenue; cette ordonnance mérite

d'être appréciée et méditée ; c'est une de ces questions dont je ne voudrais pas prendre l'initiative sans préalablement en avoir référé au conseil d'État pour les moyens de répression que peut fournir la législation actuelle ; et certainement ; s'il existe un moyen de remédier aux inconvénients dont on parlait tout-à-l'heure, je le saisirai avec empressement. »

M. LE RAPPORTEUR répond : « Messieurs, le devoir de vos Commissions est de rappeler constamment à l'Administration les engagements qu'elle a dû prendre vis-à-vis des Chambres, et de lui recommander l'application des principes que vous avez posés.

« En 1843, nous discutions à cette tribune le système qui a été maintenu contre celui que voulait introduire M. le Ministre de la guerre.

« Tout le monde sait combien d'années a duré la lutte entre l'Administration de la guerre et l'Administration de l'agriculture au sujet de la production du cheval, dont la première tendait à s'emparer.

« M. le Ministre de la guerre voulait annexer à ses dépôts de remonte des dépôts d'étalons ; vous savez par quel moyen il voulait se constituer éleveur et comment il conservait les juments réformées, cherchant ainsi à substituer son action à celle du Ministre de l'agriculture et du commerce.

« La Chambre est intervenue, elle a admis de certaines mesures sur la proposition de la Commission du budget. C'est ainsi que M. le Ministre de la guerre a été obligé de remettre à M. le Ministre de l'agriculture les étalons qu'il avait achetés dans le but que je viens d'indiquer tout-à-l'heure, et que M. le Ministre du commerce a été rendu à toute sa liberté.

« A cette époque, quelle était la situation des haras et des dépôts d'étalons ? Ils comptaient 856 étalons, sur lesquels, je ne crains pas d'être démenti par M. le Ministre du commerce, il y en avait bien un tiers ou un quart hors de service.

« A cette époque, comment employait-on les 2,200,000

fr. qui, depuis vingt ans, sont mis à la disposition de l'Administration ? Il y avait 112 juments poulinières réparties aux haras de Rosières, de Pompadour, d'Arles et du Pin, et, à côté de cela, 150 poulains ou pouliches qui dévoraient la portion la plus considérable des fonds mis à sa disposition pour la propagation du cheval, et il ne restait qu'une somme insuffisante pour le remplacement et l'augmentation du nombre des étalons.

« Vous avez donc voulu que les moyens de reproduction pussent répondre aux besoins du pays; et au moment où vous imposiez au Ministre de la guerre l'obligation d'abandonner son système, vous avez voulu donner au Ministre de l'agriculture des moyens efficaces pour agir sur la reproduction. Pour cela, vous avez sanctionné la proposition de vos Commissions, acceptée par M. le Ministre : à cette époque il fut décidé que le haras de Rosières serait supprimé.

« M. le Ministre du commerce a parfaitement exécuté sa promesse. La Commission et la Chambre ont reconnu qu'il y avait dans l'établissement de Pompadour une race de chevaux qu'il importait de conserver et d'étendre; mais tout en conservant cet établissement, on était d'avis qu'il fallait le restreindre dans une certaine limite; de l'avis de M. le Ministre, le nombre de 30 juments avait paru suffisant à Pompadour. Quant au haras du Pin, on disait qu'il était placé dans un pays d'élevage, où l'on trouvait les types les plus distingués, et qu'on pouvait se dispenser d'en conserver un grand nombre. J'ai encore sous les yeux les déclarations de M. le Ministre du commerce, relativement au haras du Pin, et d'après lesquelles le nombre des chevaux devait être réduit de manière seulement à servir de type, et à l'instruction de l'école des haras.

« M. le Ministre déclarait alors qu'il n'y conserverait que cinq ou six juments. En rappelant le passé, nous avons voulu seulement faire voir que l'idée qui avait prévalu en 1843, avait été d'appliquer à l'achat des étalons toutes les sommes qu'on pourrait économiser sur l'élevage, et, par conséquent, de le réduire sur la plus petite échelle. Qu'est-

il arrivé ? On a, en effet, diminué l'élevage, et aujourd'hui, au lieu de 856 étalons, la plupart en mauvais état, vieux et impropres au service, vous en avez 1,154, c'est 300 de plus.

« Vous pouvez consacrer aujourd'hui 500,000 francs à ces achats, et je suis loin de dire que le chiffre de 1,154 étalons doive être le maximum ; mais je dis que, si vous voulez encore en augmenter le nombre, il faut restreindre l'élevage ou tout au moins rester dans les limites actuelles.

« Quand nous avons signalé qu'il y avait aujourd'hui 34 juments à Pompadour, ce n'est pas parce que c'est 4 de plus que l'année dernière, mais c'est pour qu'il ne puisse pas y en avoir 40 demain ; quand nous avons dit qu'il y en avait 16 au haras du Pin, nous n'avons pas voulu dire qu'il y avait là un grand excès ; c'est pour que, par notre silence, il n'y en ait pas 20 ou 25 l'année prochaine.

« Ainsi, sans attacher une importance extrême au chiffre de 16 juments au Pin, ni au chiffre de 34 juments à Pompadour, de 21 à Arles, nous disons que vous devez persévérer dans le système où vous êtes entrés en 1843, et c'est à l'aide de ce moyen seul que vous parviendrez à avoir entre les mains, sans accroître le fonds dont dispose M. le Ministre du commerce, un plus grand nombre d'étalons, de meilleurs animaux, et que vous résoudrez le problème de la reproduction des chevaux en France.

« Nous demandons que l'on persiste dans la voie où l'on est entré depuis 1843, et nous prions la Chambre d'insister avec nous. »

Un membre rappelle qu'il a, naguère, combattu le système qui consistait à entretenir un grand nombre de juments et de poulains ; mais il ne voudrait pas que l'on tombât dans un excès contraire, et il ne refusera pas à l'administration des haras les ressources dont elle a besoin pour arriver à produire une race des chevaux appropriés aux besoins de notre cavalerie.

Un deuxième membre présente quelques observations au sujet des haras du Pin, et s'attache à prouver que l'école de cet établissement était placée dans de mauvaises conditions. Il insiste sur l'utilité des étalons pur sang.

Un troisième membre fait observer qu'avant d'avoir des étalons de pur sang, nous possédions des races superbes. Il est convaincu que si l'on entrait dans les vues de la Commission, que si l'on abandonnait la production, on renoncerait à l'amélioration de nos races.

M. le Ministre de l'agriculture et du commerce dit que l'école du Pin a été licenciée par suite d'une insubordination des élèves ; les auteurs de cette insubordination ont été renvoyés ; mais tous ceux qui y sont restés étrangers sont encore au Pin, où ils suivent leurs cours.

Un membre dit que des assertions erronnées ont été émises, soit dans le rapport, soit dans le débat ; il se réserve de les réfuter lorsque viendra la question des remontes, au budget de la guerre.

Un deuxième membre annonce qu'il développera également ses idées à l'occasion de la question des remontes.

Un troisième membre se bornera, quant à présent, à signaler comme injustes et calomnieuses les attaques que certains journaux ont dirigées contre l'administration des remontes.

Un quatrième membre s'élève contre le système des primes allouées pour les courses. Il répute ces primes essentiellement abusives et funestes en tant qu'on les alloue à des chevaux de moins de quatre ans.

M. le Ministre de l'agriculture et du commerce répond que le Gouvernement lui-même n'accorde aucune prime aux chevaux de course qui ne sont pas âgés de trois ans.

— Le chapitre 6 est mis aux voix et adopté.

CHAPITRE VII.

« Conservatoire et écoles des arts et métiers 1,165,000 francs. »

Un membre est frappé de la séparation absolue qui existe entre les écoles d'arts et métiers et le Conservatoire. Le Conservatoire est une espèce d'académie où sont traitées des questions étrangères aux arts et métiers, et où l'enseignement d'un ordre tout scientifique s'adresse à des auditeurs qui n'ont pas été préparés à le recevoir.

Cet enseignement fait concurrence à celui du collége de France. Ce n'est pas ainsi qu'il a été constitué chez les nations étrangères qui se sont approprié cette institution en la perfectionnant.

En 1830, l'orateur a visité les écoles de la Prusse: chaque cercle ou province possède une école d'arts et métiers, organisée dans un système commun et uniforme. Les élèves formés dans ces écoles sont ensuite appelés dans une école centrale établie à Berlin, et qui répond à notre Conservatoire des arts et métiers.

Là, les leçons des professeurs s'adressent à des jeunes gens parfaitement préparés à recevoir un enseignement élevé. En France, au contraire, il n'y a aucun lien entre le Conservatoire et les écoles d'arts et métiers ; de là, la stérilité des leçons données dans notre établissement central.

Une Commission avait été nommée, il y a quelques années, à l'effet d'élaborer les questions qui se rattachent à l'organisation de l'enseignement industriel ; on ignore les résultats de son travail.

L'orateur appelle l'attention du Gouvernement sur cette question, et sur les moyens de tirer de l'institution du Conservatoire tous les résultats qu'on peut s'en promettre.

Il demandera en outre des explications sur les secours appliqués à des établissements d'instruction industrielle. Il voit figurer au budget une somme de 30,000 francs, à titre

d'encouragement, pour le placement des élèves sortant des écoles d'arts et métiers. Quel est l'emploi de ces fonds, sont-ils destinés à défrayer l'apprentissage des élèves, et à qui profitent-ils ?

L'orateur a en outre remarqué une allocation de 35,000 francs pour l'école centrale des manufactures, et pour des écoles diverses. Il est loin de contester l'utilité des bourses qui ont été créées dans l'école centrale des manufactures; mais il voudrait avoir la certitude que le Gouvernement s'est ménagé les moyens d'exercer une certaine influence sur la direction des études dans cet établissement.

Il importe, selon lui, que la délivrance des brevets soit sévèrement surveillée, et qu'on puisse voir une garantie sérieuse de capacité dans l'obtention des diplômes. Il voudrait enfin qu'on s'expliquât sur les autres établissements auxquels des subventions sont accordées. Il existe, à Paris, un certain nombre d'écoles de commerce, qui se font concurrence, et où selon l'orateur, les études sont médiocrement dirigées.

Dans laquelle de ces écoles des élèves sont-ils entretenus aux frais du Gouvernement, et quelles mesures ont été prises pour s'assurer de la capacité des élèves auxquels des brevets sont délivrés ?

M. LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE demande la parole et dit :

« Messieurs, je ne m'attendais pas aux différentes questions qui viennent d'être présentées pour la première fois par le préopinant. Je regrette même qu'un membre de cette Chambre, qui est l'administrateur du Conservatoire des arts et métiers, ne soit pas présent à la séance; il aurait pu bien mieux que moi répondre aux questions posées par l'orateur, en ce qui concerne les cours professés au Conservatoire des arts et métiers.

« La création du Conservatoire des arts et métiers remonte à une époque déjà fort éloignée. A sa tête est un conseil composé des professeurs les plus distingués de la capi-

tale ; les cours du Conservatoire ne constituent pas un enseignement élémentaire ni un enseignement qui puisse être suivi par des élèves qui se destinent à entrer dans nos écoles d'arts et métiers ; ce sont des cours consacrés à l'enseignement des sciences dans leurs applications industrielles, et qui sont suivis avec beaucoup d'intérêt et de profit par les manufacturiers, les contre-maîtres, chefs d'ateliers et ouvriers.

« Les écoles d'arts et métiers sont complètement distinctes et séparées du Conservatoire ; on ne peut être admis qu'à l'âge de quinze ans, et le Gouvernement n'y accorde de bourse qu'à des enfants dont les parents ne sont pas dans l'aisance et qui justifient d'au moins une année d'apprentissage dans une industrie professionnelle ; sans cette condition, les élèves n'y sont admis qu'aux frais de leurs parents, et ils ne peuvent obtenir de subventions qu'à titre d'encouragement, et sur le rapport des examinateurs.

« Quant aux subventions accordées à quelques uns de ces élèves, lorsqu'ils sortent de l'école, elles ne sont données qu'aux élèves qui ont pendant les trois années obtenu les premières places, qui ont le mieux répondu aux soins des professeurs, et dont l'éducation est la plus perfectionnée. En tout cas, ces secours, ou du moins cette petite dotation, si je puis m'exprimer ainsi, n'est accordée aux élèves qu'après une année dans un établissement particulier et lorsqu'ils ont pris l'engagement de continuer la carrière industrielle pour laquelle le Gouvernement a fait des frais.

« Ainsi s'explique la dotation sur laquelle l'orateur a demandé des renseignements.

« Quant à l'école centrale des arts et manufactures sous la direction de M. Lavallée, je pourrais presque me dispenser d'en faire l'éloge, car l'orateur a reconnu que c'est une école établie sur des bases qui offrent toutes les garanties scientifiques.

« La plupart des professeurs de l'école poytechnique sont professeurs des cours suivis à cette école.

« Le Gouvernement a reconnu que cette école était ap-

pelée à nous fournir des élèves très-habiles, des chimistes, des mécaniciens habiles, de bons constructeurs et de bons ingénieurs civils; le Gouvernement n'a pas hésité à accorder des bourses à cette école.

« Quant aux brevets de capacité sur lesquels l'orateur à besoin d'être rassuré, je lui dirai que le Gouvernement trouve dans les examinateurs chargés de délivrer les brevets, toutes les garanties désirables. Lorsque j'aurai cité les noms de ces examinateurs, et il est permis de citer des noms dans cette enceinte, lorsqu'il s'agit de faire leur éloge, l'orateur j'en suis sûr, sera satisfait: ce sont des noms dont la réputation est européenne; ce sont MM. Dumas, Péclet, Olivier, Mary, etc.

« Je demande au préopinant s'il ne trouve pas comme le Gouvernement dans ces noms, toutes les garanties qu'on peut désirer pour assurer que les certificats ou brevets de capacité ne seront délivrés qu'à ceux qui les méritent réellement. »

Le préopinant dit qu'il rend hommage au savoir éminent des hommes préposés à la distribution des brevets dans l'école centrale des manufactures; mais il est porté à craindre qu'on ne se laisse aller à quelque indulgence dans cette délivrance de brevets à une multitude d'élèves qui font la fortune de l'établissement. Il croit que le niveau des des examens y est faible, et que les résultats peuvent n'être pas complètement satisfaisants.

Il insiste sur la nécessité d'explications précises au sujet des autres écoles privées auxquelles des subventions sont accordées. Il reproduit enfin les observations qu'il a présentées sur l'enseignement du Conservatoire. Il maintient que cet enseignement ne va pas au but pour lequel il a été créé, et il demande de nouveau si des réformes ont été élaborées par la Commission qui avait été instituée à cet effet.

M. le Ministre de l'agriculture et du commerce répond:

« Le préopinant fait confusion. Une Commission a été nommée il y a quelques années dans le but de compléter l'organisation au Conservatoire des arts et métiers de ce qu'on appelle la petite école, et si cette organisation a été retardée, c'est, je le dis avec un profond regret, parce que les bâtiments du Conservatoire n'ont pas permis de recevoir les enfants. Lorsque les travaux qui vont s'opérer au Conservatoire seront terminés ; nous pourrons alors remplir le vœu qu'exprime l'orateur.

« Du reste, si le préopinant avait assisté à quelques uns des cours qui se font au Conservatoire, il se serait convaincu de leur utilité et de l'affluence qu'ils attirent. Il aurait vu les hommes les plus instruits parmi les auditeurs, des hommes de toutes les classes, des industriels, des contre-maîtres, de simples ouvriers, lesquels en tiraient un grand profit. C'est dans ce but que le Conservatoire des arts et métiers a été organisé, et le but qu'on s'était proposé, il le justifie complètement. »

Un membre dit qu'il n'a pas la prétention de rien ajouter au témoignage si honorable que M. le Ministre vient de rendre à l'école centrale des manufactures. Mais un doute a été émis sur la force des examens d'admission, et sur les garanties d'aptitude résultant de l'obtention des brevets ; et l'orateur éprouve le besoin de dire que, sur l'un et l'autre point, l'école est à l'abri de tout reproche ; ce qu'on pourrait peut-être lui reprocher, ce serait de se montrer trop sévère.

L'orateur a vu des jeunes gens qui, malgré leur zèle et leurs efforts, ont été obligés de se retirer au bout de trois ans, sans avoir obtenu de brevet.

Un autre membre pense qu'au moment où la France va se couvrir de chemins de fer, il importe de rechercher et de recueillir tous les moyens d'écarter les inconvénients et les dangers inhérents à ces nouvelles voies de communications. Il serait bon qu'une instruction de M. le Ministre du commerce prescrivît de diriger dans les cours de mécani-

ques, les études des élèves vers les pratiques et les soins qui se rattachent au service des chemins de fer. On préparerait ainsi des agents spéciaux qui seraient d'une grande ressource pour le Gouvernement et pour les Compagnies.

M. le Ministre de l'agriculture et du commerce répond :

« Cette recommandation a été faite, et elle a porté ses fruits. En 1844, M. le Ministre de la marine a emprunté à nos écoles des arts et métiers 39 chauffeurs mécaniciens pour mettre à bord des bateaux à vapeur de l'Etat. »

— Le chapitre VII est mis aux voix et adopté.

CHAPITRE VIII.

« Encouragements aux manufactures et au commerce, publication des brevets d'invention, missions et travaux statistiques, 248,000 fr. »

Un membre désirerait que M. le Ministre voulût bien donner quelques renseignements sur la manière dont s'exécute la loi relative au travail des enfants dans les manufactures. Le Gouvernement a dû recevoir des rapports. Est-il satisfait des résultats obtenus ?

M. le Ministre de l'agriculture et du commerce répond :

« La loi, qui avait rencontré quelque résistance dans le principe, s'exécute presque partout sans difficultés très-grandes. Sur quelques points que je ne veux pas nommer quant à présent, nous rencontrons encore plus de difficultés que sur d'autres ; cependant je considère les résultats obtenus comme assez satisfaisants pour qu'ils soient l'objet d'un rapport au Roi qui sera publié. »

Un membre demande s'il ne serait pas possible de publier le rapport des inspecteurs.

M. LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE dit que la publication d'un rapport au Roi, qu'il a annoncé, répond à la question.

UN MEMBRE regrette de ne pouvoir partager la quiétude de M. le Ministre ; mais plusieurs correspondances, dignes de foi, lui ont appris que dans diverses fabriques les dispositions de la loi sont loin d'être exécutées. Il y a, selon lui, beaucoup à faire, et il recommande cette question à toute la sollicitude de M. le Ministre du commerce.

M. LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE répond :

« Le préopinant a donné à mes paroles une portée que je ne leur avais pas donnée moi-même. J'ai dit que sur quelques points, il y avait eu des résistances ; que sur d'autres points, que je ne voulais pas nommer, je n'avais pas eu complète satisfaction. On conçoit qu'une loi qui change les rapports établis, les habitudes prises, ne donne pas immédiatement tous les résultats qu'on en attend.

« Mais enfin les résultats que l'on a obtenus sont satisfaisants, à ce point que je crois pouvoir avec toute confiance en faire l'objet d'un rapport au Roi, ainsi que je viens de l'annoncer. »

UN MEMBRE reconnaît l'utilité des travaux de statistique qui se font dans les Ministères ; mais dans son opinion, la première condition de ces travaux, c'est qu'ils soient faits dans des vues communes, soumis à une direction unique, et rédigés par des hommes compétents.

L'objet principal de ces documents est d'aider aux recherches de la science ; il faut que les bases en aient été jetées d'une manière uniforme : il importe qu'on ne se serve pas de chiffres différents ; que, lorsqu'il s'agit de céréales, par exemple, le Ministère du commerce ne calcule pas par hectolitre, tandis que le Ministère des finances compte par quintal métrique.

S'il s'agit d'apprécier le degré d'instruction des soldats en

le comparant à celui des individus traduits en justice, il ne faut pas que la guerre établisse moins de catégories que la justice.

Les statistiques du Ministère de l'agriculture et du commerce, ne remplissent aucune des conditions que l'orateur vient de préciser. Ce Ministère a publié une statistique des prisons. Ce travail a été fait sans consulter le Ministère de la justice, ni celui de l'intérieur.

L'orateur déclare qu'il a été humilié des inexactitudes et des erreurs grossières qu'il y a rencontrées, et c'est avec une sorte d'anxiété qu'il a lu dans le préambule l'annonce de travaux analogues sur les finances et sur les cultes. L'administration du commerce a pu être induite en erreur par l'intitulé du chapitre inscrit au budget : elle a pu croire que l'obligation lui était imposée de dresser une statistique universelle.

Ce que l'orateur se bornera à demander, c'est qu'on ne persévère pas dans les voies de travail où l'on est si malheureusement entré.

M. le Ministre de l'Agriculture et du Commerce demande la parole, et dit :

« Le préopinant a bien voulu me prévenir qu'il m'interpellerait, ou plutôt qu'il signalerait des erreurs, et il m'a indiqué en même temps quelle était la nature de ces erreurs.

« Je lui sais bon gré de l'avertissement, et comme il a bien voulu me signaler les erreurs, je me suis reporté à la statistique.

« Ainsi, par exemple, on dit : Dans la prison, vous faites reparaître les mêmes individus quatre ou cinq fois.

« Cela n'est pas exact, nous les suivons dans les différentes maisons dans lesquelles ils passent, dans l'ordre des condamnations, par le nombre de journées de présence dans chaque prison, nous voyons combien il y a eu, dans une année, d'hommes au bagne et dans les maisons d'arrêt ou de détention. Voilà pour l'erreur prétendue; et je

dis que là il n'y a pas erreur, qu'il n'y a pas de double emploi.

« Une erreur plus capitale qui avait été signalée, c'est celle-ci, qui s'adresse précisément à la statistique agricole.

« On a dit : dans un département qui produit tant d'hectolitres de vin, représentant une valeur de 17 millions, il se trouve que ce même département a fabriqué une quantité d'eau-de-vie montant à une somme de 10 millions. Il y a là double emploi, parce que vous auriez dû distraire de la valeur représentée par le vin, la valeur donnée par la transformation du vin en eau-de-vie.

« Cela n'est pas exact encore. Jamais on ne peut suivre une matière première dans toutes ses transformations. Que dit la statistique? que le département de la Charente-Inférieure, qui a fait dans une année 2,394,000 hectolitres de vin, représentant 17 millions, a fait dans la même année 274,000 hectolitres d'eau-de-vie, représentant 10 millions. Cela ne dit pas qu'il y ait là une richesse agricole de 27 millions, soit en vin, soit en eau-de-vie, parce qu'on n'additionne pas ces divers totaux.

« Et pourquoi procède-t-on ainsi? Si nous procédions autrement, c'est alors que vous pourriez nous reprocher de faire des statistiques fausses. Ainsi nous constatons que, dans le département du Nord, il se produit uue telle quantité de céréales; mais nous ne suivons pas les transformations de ces céréales, car on fait de l'eau-de-vie avec du grain, avec des pommes de terre, etc; nous nous bornons à constater la production particulière de chaque département, et je dis qu'il n'y a pas moyen de procéder autrement.

« Quant aux prisons, Messieurs, il faut suivre les faits. Comment avons-nous procédé? Par établir dans leurs sections les prisonniers auxquels on a fait allusion. M. le Ministre de la marine a fourni au Ministre du commerce ce qu'il fournirait à tout Ministre qui serait chargé de la statistique générale, le mouvement des bagnes. Qu'avons-nous fait pour suivre les prisonniers dans les maisons de détention départementales? Nous nous sommes adressés à M. le

Ministre de l'intérieur. Quand nous ne nous sommes pas adressés au Ministre de l'intérieur, nous nous sommes adressés aux préfets. Les préfets ne nous ont jamais envoyé un état, et je puis le prouver, sans l'avoir certifié conforme aux états qui leur ont été donnés.

« Voilà les preuves que j'ai dû soumettre à la Chambre pour prouver que, s'il y a des erreurs, elles ne sont pas graves. Je dis qu'il n'y a pas double emploi, et que l'exactitude est aussi parfaite qu'on peut l'exiger d'une statistique. »

Le Préopinant déclare que si l'on veut des citations il est prêt à en produire. C'est ainsi que dans un tableau des prisons départementales, il voit figurer une colonne avec cet intitulé : *aliénés, malades, infirmes, enfants en bas âge et autres individus détenus par mesure administrative.* L'orateur demande en vertu de quelle loi des enfants en bas âge peuvent être administrativement détenus. Ailleurs, il a remarqué que la qualification de *libéré* était détournée de son sens légal. Il demandera en outre ce que c'est que des *prisonniers passagers* et comment, dans les dépôts de mendicité, on a pu introduire une colonne des *graciés*. Il croit en avoir dit assez pour justifier les plaintes qu'il a cru devoir exprimer sur la manière dont cette statistique est rédigée.

M. le Ministre de l'agriculture et du commerce pense que ce n'est pas à la tribune que les observations qui viennent d'être faites auraient dû être présentées. Si l'orateur avait pris la peine de lui signaler les erreurs qu'il vient de relever, il aurait pu y répondre d'une manière satisfaisante.

Un membre trouve qu'il y a de graves inconvénients à porter devant la Chambre de pareilles discussions à propos de chiffres et d'énonciations que personne ne peut contrôler. Quant à présent, il se bornera à relever ce qui vient d'être dit sur les enfants en bas âge administrativement détenus dans les prisons. Il arrive effectivement qu'en incarcérant une mère, on décide parfois administrativement qu'elle ne sera

pas séparée de son enfant. Ce fait seul suffit pour prouver qu'un débat de cette nature ne saurait s'établir dans la Chambre. On a eu raison de dire que les statistiques devaient être puisées à de bonnes sources et rédigées par des hommes compétents. L'orateur croit que les statistiques du Ministère du commerce remplissent cette double condition. La personne qui les rédige est à ses yeux un homme tout-à-fait compétent.

UN SECOND MEMBRE pense qu'il convient de ne pas perdre de vue la nécessité de mettre de l'ensemble dans les travaux de statistique; il insistera pour qu'il soit formé une Commission centrale chargée de présider à la rédaction de ces travaux.

UN AUTRE MEMBRE rappelle qu'aux termes de l'ordonnance constitutive des conseils-généraux de l'agriculture du commerce et des manufactures, ces conseils devaient être consultés chaque année avant l'ouverture de la session des Chambres. Il s'étonne que depuis plusieurs années cette ordonnance n'ait pas reçu d'exécution. Les avis émanés de ces conseils seraient pour les Chambres d'utiles lumières.

M. LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE dit :

« Le préopinant me reproche de n'avoir pas, depuis 1841, réuni les trois conseils généraux de l'agriculture, du commerce et des manufactures? La réponse sera bien simple.

« Lors de la dernière session, les conseils généraux ont été saisis de plusieurs questions importantes, de la question des fils et des toiles, de celle du livret des ouvriers, des dessins de fabriques, de la propriété des marques des fabriques, et enfin de la loi des brevets d'invention. C'est dans cette session seulement que la loi des douanes a été votée, et l'année dernière celles des brevets d'invention.

« Maintenant la Chambre des Pairs est saisie d'une loi des marques, d'une loi sur les livrets d'ouvriers et d'une loi sur les dessins de fabrique.

« Si nous avions réuni l'année dernière les conseils géné-

raux des manufactures, de l'agriculture et du commerce, nous aurions dérangé sans profit des agriculteurs, des négociants, des manufacturiers, puisque les questions qui leur auraient été soumises ne pourraient être cette année l'objet de projets de loi.

« J'ai donc cru qu'il serait temps de faire appel au dévouement de ces citoyens, lorsqu'on pourrait le faire avec profit.

« Les questions qui leur ont été soumises sont maintenant à peu près résolues.

« Je dirai à la Chambre que déjà, depuis quelque temps, j'ai annoncé l'intention de réunir les trois conseils avant la réunion prochaine des Chambres. »

Un membre fait observer que sur son interpellation personnelle M. le Ministre du commerce avait déclaré l'année dernière que les trois conseils seraient réunis avant la session actuelle. Il lui semble que cette convocation aurait été d'autant plus opportune que les Chambres devaient être appelées à délibérer sur une loi de douanes.

— Le chapitre 8 est mis aux voix et adopté.

CHAPITRE IX.

« Frais de surveillance des sociétés et agences tontinières, 20,000 fr. »

— Adopté.

CHAPITRE X.

« Encouragements aux pêches maritimes, 4,000,000. »

Un membre croit devoir appeler l'attention du Gouvernement et de la Chambre sur une réclamation de plusieurs Chambres de commerce, relativement au prix excessif des sels qui vient parfois paralyser le bienfait des primes allouées pour les pêches maritimes. Comme le sel pour la pêche est délivré en franchise, le fisc est désintéressé dans la question.

Le surenchérissement de cette denrée est tel parfois qu'il devient impossible aux armateurs d'expédier leurs navires. Ils ne peuvent évidemment sacrifier 1,500 à 1,800 fr. pour des approvisionnements de sel qui, dans l'état ordinaire, ne coûtent que 400 ou 500 fr. Il y a deux ans, en présence d'une élévation excessive du prix des sels, le Gouvernement, par une mesure exceptionnelle, a autorisé les armateurs à aller s'approvisionner de sel en Portugal. Quelques personnes ont cru pouvoir critiquer la légalité d'une mesure dont l'orateur remercie le Gouvernement. L'année dernière, la cherté des sels étant moindre, cette mesure n'a pas été prise, et il en est résulté que beaucoup de navires sont restés dans les ports.

L'orateur demande, et en cela il ne fait que traduire un vœu exprimé par plusieurs chambres de commerce, s'il ne serait pas possible de pratiquer pour les sels ce qui se fait pour les céréales. Ne pourrait-on pas fixer un maximum dont on élèverait le chiffre assez haut, mais au-delà duquel les armateurs Français seraient autorisés à aller chercher du sel à l'étranger. On satisferait ainsi aux intérêts des armateurs en assurant aux marais salants un prix suffisamment rémunérateur.

Un deuxième membre répond que le surenchérissement excessif survenu en 1843, est un fait tout-à-fait exceptionnel qui se reproduit à peine une fois dans le cours d'un siècle. Il ne comprendrait pas qu'à raison d'un fait exceptionnel, on établît une immunité telle que celle qui est demandée par le préopinant.

Un troisième membre dit que les encouragements donnés à la pêche ont surtout pour objet de favoriser les développements de l'instruction maritime, ceux de notre marine marchande et militaire; il croit devoir, par conséquent, saisir cette occasion de signaler un fait nouveau qui se passe de l'autre côté de la Manche, et qui tend à compromettre et ruiner les grands intérêts auxquels la Chambre entend venir en aide; il veut parler des nouvelles constructions de ba-

timents en fer, qui, par cela même qu'ils sont établis avec une économie de 50 pour cent, rendront toute concurrence impossible et feront passer à la marine anglaise le frêt du monde entier. Il sera inutile alors de demander au pays 4 millions pour l'encouragement des pêches maritimes. Ces sacrifices seraient devenus stériles. Les règlements qui protègent notre cabotage seraient également frappés d'impuissance. C'en serait fait même de notre navigation réservée; elle ne nous donnerait plus de matelots, le jour où nos colonies seraient devenues improductives. Ce jour, selon l'orateur est facile à prévoir, car la production de la canne diminuera dans la proportion du nombre des affranchissements qui vont se multiplier. L'orateur déclare qu'il n'a pas foi dans le travail des blancs sous la zône torride et les progrès constants du sucre de betterave lui font entrevoir le dépérissement de la navigation réservée que nous avons avec nos colonies. La question des constructions en fer est donc du plus haut intérêt pour le pays et il la recommande à toute l'attention de la Chambre et du Gouvernement.

M. le Ministre de l'agriculture et du commerce rappellera que les mêmes considérations ont été présentées dans cette Chambre lors de la discussion de la loi des douanes et qu'elles ont été renouvelées à la Chambres des Pairs. Dans l'une et l'autre occasion le Gouvernement a fait observer que la question était complexe, et qu'il était impossible, à l'occasion d'une loi de douanes, de traiter une question aussi difficile; mais il a pris l'engagement de mettre cette question à l'étude.

Un membre ramènera l'attention de la Chambre sur la question des pêcheries et il fera remarquer que la pêche du hareng et du maquereau n'est pas comprise dans la distribution des encouragements accordés sous forme de prime. C'est un motif de plus, selon lui, de maintenir en faveur de cette pêche les règlements destinés à la protéger. La pêche du hareng et du maquereau est sur le point de disparaître com-

plètement; nos pêcheurs vont acheter le poisson en Angleterre; il importe de réprimer cette espèce de fraude et l'orateur désire savoir si le Gouvernement compte prendre les mesures nécessaires pour y mettre un terme. La pénalité établie par les anciens règlements est frappée de désuétude; les tribunaux se refusent à l'appliquer : il y a nécessité d'établir une pénalité nouvelle.

UN DEUXIÈME MEMBRE dit qu'il y a deux parties bien distinctes dans les observations qui ont été présentées par l'avant-dernier orateur. Il donne une approbation sans réserve à ce qui a été dit de l'importance des constructions en fer et des conséquences qui peuvent en résulter pour notre inscription maritime. Mais il lui semble que ce qui a été dit de deux lois récemment votées par la Chambre, relativement à l'organisation du travail libre dans les colonies, aurait comporté une réfutation officielle de la part du Ministère qui a pris l'initiative de ces lois. Quant à lui, il pense qu'on s'est singulièrement exagéré les conséquences de l'émancipation des esclaves, surtout en ce qui concerne le recrutement de la flotte; et à ce sujet, il rappellera un fait décisif, c'est qu'à l'époque même où le sucre de betterave jouissait d'une immunité entière, la décroissance rapide des produits coloniaux n'a entraîné aucune réduction dans le personnel maritime. Depuis 1835, le nombre des marins et des matelots a suivi un mouvement de progression constant et régulier. Il convient de ne pas trop généraliser l'idée des rapports qui peuvent exister jusqu'à un certain point pour un pays, outre le nombre, l'importance de ses possessions lointaines et la prospérité de sa navigation. L'exemple des États-Unis qui ne possèdent pas de colonies, prouverait que cette liaison n'est pas aussi intime qu'on le suppose.

L'orateur saisira cette occasion de signaler à l'attention de M. le Ministre les observations émanées de la Cour des comptes. Dans son rapport de 1843, cette Cour a révélé de graves irrégularités qu'il faut imputer à la négligence des commissaires d'inscriptions maritimes dans les ports, et qui

consistent dans le paiement de primes allouées pour des équipages n'existant que sur le papier. La Cour des comptes désigne 8 navires auxquels on a alloué des primes pour des équipages en partie fictifs. Elle en conclut, et l'orateur en conclut avec elle, qu'une plus grande vigilance doit être apportée dans le contrôle de l'emploi des crédits alloués pour les pêches maritimes.

M. le Commissaire du Roi fera remarquer à la Chambre que l'erreur signalée par le préopinant n'existe pas. Il y a eu méprise de l'interprétation de la loi de 1841, sur les pêches maritimes. Cette loi n'était exécutoire qu'à partir du 1er mars 1842, et, très-probablement, les armements auxquels s'applique l'observation de l'orateur sont antérieurs à cette époque; or, avant 1842, il n'y a que certaines destinations de pêche qui fussent soumises à un minimum d'équipage; c'était la pêche à la côte de Terre-Neuve; la pêche au banc de Terre-Neuve et à Saint-Pierre et Miquelon n'était pas assujettie au minimum d'équipage.

Il était plus légal et plus régulier de liquider les primes de morue sur le nombre d'hommes d'équipages, tels qu'ils sont portés sur les rôles, sans avoir égard aux fixations qui les empêchent d'aller avec moins de trente ou cinquante hommes, selon la catégorie du navire.

Les observations de la Cour des comptes sont imprimées, les réponses ne le sont pas encore. Lorsqu'elles seront imprimées, la Chambre verra que les faits ne sont pas complètement réguliers.

Le préopinant fera remarquer que la loi dont les dispositions ont été éludées, est du 25 juin 1841, et que les huit navires mentionnés par la Cour des comptes, sont partis, les uns en 1842, les autres en 1845; tous, par conséquent, étaient passibles de la loi 1841.

M. le Commissaire du Roi demandera au préopinant s'il a vérifié la destination de ces navires? S'ils étaient ar-

més pour le grand banc de Terre-Neuve, avec salaison à bord, ils n'étaient soumis à aucun minimum d'équipage.

UN MEMBRE dit que les dangers mêmes qu'on a signalés pour notre commerce maritime sont une raison de plus de persévérer dans la voie des encouragements accordés à la pêche, car les pêches lointaines sont pour notre marine marchande et militaire, une pépinière féconde.

M. LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE répond :

« La police de la pêche n'appartient pas au Ministère de l'agriculture et du commerce. Quelques plaintes sur les fraudes qui ont eu lieu lui ont été adressées ; elles ont été renvoyées au Ministre de la marine et au Ministre des finances, dans les attributions desquels se trouve cette police.

« Cette question a été traitée dans la partie du rapport relative au budget de la marine. Je crois que M. le Ministre de la marine, s'il ne l'a pas déclaré à cette Chambre, m'a dit ou écrit à moi qu'il donnerait des ordres pour que la surveillance soit aussi active que possible. »

UN MEMBRE croit devoir rappeler l'attention de la Chambre sur la question qu'il avait soumise au Gouvernement et qui lui paraît susceptible d'être mise à l'étude ; il veut parler de la réclamation des Chambres de commerce, en ce qui concerne le prix excessif des sels, et il voudrait qu'au-delà d'un maximum déterminé, nos armateurs fussent autorisée à aller chercher le sel à l'étranger.

M. LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE répond que le Gouvernement s'occupe de toutes les questions qui lui sont soumises, et celle du préopinant sera étudiée particulièrement.

— Le chapitre 10 est mis aux voix et adopté.

CHAPITRE XI.

« Poids et mesures, 725,000 fr. »

— Adopté.

— La séance est levée.

Signé SAUZET, *Président ;*

LACROSSE, DE L'ESPÉE, BOISSY-D'ANGLAS, DE LAS-CASES, *Secrétaires.*

Collationné :
Le Secrétaire-Rédacteur,
Signé D. LAGARDE.

PRÉSIDENCE DE M. SAUZET.

Séance du Samedi 14 Juin 1845.

— Le procès-verbal de la séance du 13 est lu et adopté.

Il est fait hommage à la Chambre d'un ouvrage intitulé : *Vie du maréchal Bessières, duc d'Istrie*, offert par l'auteur, M. Cornède-Miramont, auteur de la *Vie du roi Murat.*

— La Chambre en ordonne le dépôt en sa bibliothèque.

M. *Marchant* demande et obtient un congé.

M. LE PRÉSIDENT dit :

« Je n'ai pas fait d'observations sur la demande de congé. Elle est appuyée de motifs graves. D'ailleurs, la Chambre a statué, mais au point où en est la session, je pense qu'il ne sera pas inutile de rappeler à MM. les Députés combi n la Chambre doit se montrer difficile maintenant pour accorder

des congés nouveaux, et combien chaque Député doit être circonspect à recourir à l'autorité de la Chambre ; à plus forte raison, je ne saurais admettre qu'un membre de la Chambre songeât à se passer de cette autorité.

« Je sais combien la session s'est prolongée ; les travaux de la Chambre ont été importants, les sacrifices faits par les membres de la Chambre sont considérables et nombreux ; mais c'est une raison de plus pour rester fidèles à leur tâche jusqu'au bout. Nous nous efforcerons, quant à nous, d'accélérer, par l'exactitude, les travaux qui nous restent encore. La Chambre, au surplus, pourra elle-même mesurer leur portée, quand elle sera appelée à régler son ordre du jour. »

Trois rapports sont déposés :

Le premier, sur le projet de loi relatif à la vente des poisons.

Le deuxième, sur le projet de loi relatif à la création d'un comptoir de la Banque de France à Alger.

Le troisième, sur le projet de loi relatif aux embranchements de Dieppe et de Fécamp, sur le chemin de fer de Rouen au Hâvre, et d'Aix sur le chemin de fer de Marseille à Avignon. »

— La Chambre ordonne l'impression et la distribution de ces rapports.

(*Voir les annexes imprimées nos* 199, 200 *et* 201).

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS fait, au nom du Roi, communication à la Chambre d'un projet de loi relatif au chemin de fer de Bordeaux à Cette.

— La Chambre donne acte à M. le Ministre de la présente communication : elle en ordonne l'impression, la distribution et le renvoi à l'examen des bureaux.

(*Voir l'annexe imprimée n° 202*).

L'ordre du jour est la suite de la délibération sur les articles du projet de budget pour 1846. (Dépenses).

— Dans sa séance d'hier, la Chambre a adopté le chapitre XI du budget du Ministère du commerce.

M. LE PRÉSIDENT met en délibération le chapitre XII, ainsi conçu :

« Entretien des établissements thermaux et subventions, 250,000 fr. »

UN MEMBRE rappelle qu'il avait été arrêté, il y a deux ans, par MM. les Ministres de la guerre et du commerce, qu'un certain nombre de soldats et sous-officiers seraient traités aux eaux de Vichy ; cette résolution n'a point eu de suite, parce que le Ministère de la guerre ne possède point d'établissement spécial à Vichy, et que l'hôpital n'est point disposé pour recevoir les militaires moyennant un prix de journée convenu.

Cependant, ces eaux sont nécessaires pour certaines maladies qui se contractent particulièrement en Afrique. On pourrait y pourvoir, en accordant soit les soins nécessaires pour agrandir l'hospice civil, soit une allocation qui permît au Ministre de la guerre de créer un établissement thermal comme il y en a à Barèges ou à Bourbonne.

L'orateur donne ensuite lecture d'un passage du rapport ainsi conçu :

« La Chambre a pu remarquer que ce chapitre est divisé
« en deux parties fort distinctes : l'une qui comprend les
« frais de service, d'entretien et d'administration des éta-
« blissements thermaux appartenant à l'Etat, avec un cré-
« dit de 190,000 fr. ; l'autre, relative aux subventions aux
« établissements d'eaux minérales dont l'Etat n'est pas
« propriétaire, avec une allocation de 60,000 francs. Les
« investigations de la Commission se portant partout et
« sur tout, elle a voulu connaître quel était l'emploi ordi-

« naire de ce dernier fonds. Il est résulté des renseigne-
« ments qui lui ont été communiqués, qu'une faible partie
« de la somme est appliquée à sa destination. En 1843,
« 27,500 fr. ont été partagés entre sept établissements ; en
« 1844, 20,000 fr. entre quatre. »

Il termine en déclarant qu'il s'associe tout-à-fait à ces vues, et qu'il appuie la modification demandée par la Commission.

M. LE MINISTRE DU COMMERCE répond qu'il a déjà exposé à la Commission que cette décision était inadmissible. Les établissements de l'Etat, comme chacun le sait, étaient dans un état fâcheux. L'Administration a dû, dans leur intérêt, prélever une partie de la dotation des établissements particuliers. Quand les premiers auront été remis en bon état, on pourra dédommager les seconds. Les engagements de l'Etat, toutefois, ont été exécutés partout où il y en avait eu de contractés.

— Le chapitre est adopté.

CHAPITRE XIII.

« Etablissements et services sanitaires, encouragements la vaccine, 350,000 fr. »

UN MEMBRE demande une réduction de 15,000 fr. Il rappelle qu'après la présentation du rapport de la Commission du budget, il s'est produit un fait nouveau : c'est l'ordonnance du 20 mai, qui a apporté des modifications importantes au régime sanitaire. Avant d'entrer dans l'examen de cette ordonnance, l'orateur rend justice à l'attention et aux soins persévérants avec lesquels M. le Ministre du commerce s'est appliqué à étudier et à améliorer la législation qui régit cette matière. Mais il croit que le moment est venu de réaliser une réforme plus étendue. Il y aurait même, selon lui, des inconvénients à l'ajourner. La réduction qu'il propose n'a donc aucune importance au point de vue finan-

cier ; elle a seulement pour objet de rendre manifeste l'intention de la Chambre à ce sujet.

L'ordonnance du 20 mai affranchit, jusqu'à un certain point, des mesures restrictives les bâtiments venant des Antilles, de l'Amérique, du Maroc, de la Grèce et des îles Ioniennes. Pour les navires, il n'y a plus lieu qu'à une quarantaine d'observation, et dans le cas seulement où il serait survenu un cas de mort dans les dix derniers jours. Sur les trente-six établissements sanitaires de l'Océan et de la Manche, on achèvera sans doute les deux lazarets ; mais les simples établissements qui comportent ensemble une dépense de 82,000 francs presque toute en personnel, pourront aisément subir des réductions. En admettant en libre pratique les provenances des Antilles, du Maroc, de la Grèce et des îles Ioniennes, M. le Ministre a reconnu une vérité déjà admise dans l'opinion publique ; mais l'exposé des motifs contient quelques inexactitudes sur Alexandrie et Constantinople ; il importe de les rectifier, parce que l'Administration paraît croire que le système sanitaire est arrivé à un point où il n'est plus susceptible de recevoir aucune amélioration.

L'orateur n'admet pas qu'il soit vrai, comme le croit M. le Ministre, qu'on puisse venir plus vite du Levant à Paris, par Marseille, que par l'Angleterre. En 1841, le Gouvernement anglais a modifié considérablement les règlements des quarantaines imposées aux paquebots venant d'Orient.

Quand il n'y a pas eu d'accidents à bord, on se borne à envoyer à Londres le rapport du capitaine et la patente; et sur le vu de ces pièces, la libre pratique est accordée immédiatement. En France, au contraire, il faut subir une quarantaine de douze jours avec une patente brute, et de quatorze jours avec patente suspecte. Or, selon l'ordonnance, il en faut quinze pour venir de Constantinople à Marseille, neuf jours de quarantaine, en déduisant le premier et le dernier, et trois de Marseille à Paris ; en tout, pas moins de vingt-sept jours. Par Trieste, au contraire, la quarantaine

de neuf jours se faisant pendant le voyage du paquebot, on peut être rendu à Paris le dix-huitième jour. Sous le rapport de la dépense, le voyage, par Trieste, coûte 248 fr. de moins. Tout l'avantage est donc pour la voie de Trieste. Quant au voyage d'Alexandrie, voici les différences : par Southampton, on serait rendu à Paris le dix-huitième jour ; par Marseille, il en faut vingt-trois, et même le plus grand nombre de voyageurs se compose d'anglais se rendant à Londres ; il faut compter pour eux deux jours de plus, c'est-à-dire vingt-cinq ; il est évident qu'ils ne prendront pas cette voie.

Ces faits sont attestés par le rapport d'un voyageur, qui s'exprime dans les termes suivants :

« Monsieur, je réponds à l'instant à la lettre que vous « me faites l'honneur de m'adresser sur mon voyage d'A- « lexandrie à Paris. J'ai quitté Alexandrie le 11 mai à six « heures du soir, à bord du paquebot anglais l'*Oriental*. Je « suis arrivé à Mothabank, près Southampton, le 27 mai « à deux heures de l'après-midi. Tous les passagers de l'*O-* « *riental* ont passé en quarantaine la fin de la journée du « 27, celle du 28 au mouillage de Monthabank, le 29 mai, « à six heures du matin, le paquebot a quitte Mothabank « et s'est rendu à Southampton. Le 29 mai, à sept heures « du soir, j'ai quitté Southampton sur le paquebot du « Caire ; le 30, à neuf heures du matin, j'étais au Hâvre, « et le 30, à onze heures du soir, à Paris. »

D'autres personnes, que l'orateur pourrait nommer, ont également fait ce trajet dans le même terme.

Les précautions prises par la France sont donc inutiles ; car les voyageurs d'Alexandrie peuvent venir à Paris en vingt jours, et y apporter la peste, contre laquelle on impose la quarantaine de neuf jours à Marseille. Il y a une autre considération qu'il ne faut pas perdre de vue, c'est que moyennant des lignes mixtes qu'ils ont établies, les Autrichiens et les Anglais se servent de nos paquebots, sans s'exposer à l'inconvénient des quarantaines. De cette ma-

nière les sacrifices que nous faisons pour l'établissement de notre navigation dans la Méditerranée, tournent au profit des étrangers ; et, en 1846, ce service figurera au budget, en résultat définitif pour la somme de 3,700,000 fr.

On prétend que la quarantaine imposée à Malte par l'Angleterre, rendrait inutiles tous les changements que la France introduirait dans son régime. Mais cette quarantaine est la conséquence d'une convention postale, par suite de laquelle, comme nous faisons le service de quelques Etats d'Italie, il est indispensable de purger la quarantaine à Malte, pour obtenir la libre pratique.

Mais, d'une part, on pourrait créer une ligne indépendante pour faire le service; et, d'un autre côté, il est hors de doute que, si le Gouvernement français prend la mesure indiquée par la Commission, l'Angleterre établira à Malte les règlements qu'elle a adoptés pour Southampton. On craint qu'un relâchement des mesures actuelles ne nous fasse soumettre à des quarantaines plus rigoureuses encore en Italie.

L'orateur est persuadé que les choses ne se passeront point ainsi ; et il invoque l'exemple de Trieste qui est resté en libre pratique avec toute l'Italie, malgré les modifications adoptées pour la peste depuis 1843.

Il y a des intérêts très-respectables qui seraient froissés par des modifications aux lois sur les quarantaines. Au premier rang est celui de Marseille qui verra se déplacer et se partager son commerce dès que les bâtiments pourront aborder à d'autres ports que le sien.

Cela est déjà arrivé pour l'Algérie; autrefois, comme on ne pouvait faire quarantaine que dans son lazaret, tous les navires venaient dans son port ; depuis 1843, sur 776 bâtiments, Marseille n'en a eu que 336.

Un autre sentiment excite aussi l'opposition de Marseille; c'est le souvenir de la peste de 1720. Assurément, il ne faut pas méconnaître les difficultés qui peuvent naître de ces craintes ; bien au contraire, il faut donner de la force au Gouvernement pour les supporter.

S'il est vrai qu'à la nouvelle de l'ordonnance du 20 mai, l'intendance sanitaire de Marseille ait donné sa démission, l'orateur ne croit pas qu'il faille s'en préoccuper. La responsabilité ne sera plus partagée, et le Ministre, dans le département duquel le service sanitaire est placé, aura toute sa liberté d'action.

L'intendance de Marseille a rendu des services qui expliquent l'importance qu'on y attache dans la localité; mais on peut lui reprocher d'avoir tenu peu de compte des intérêts généraux, et d'avoir repoussé les modifications les plus légitimes et les plus raisonnables. D'ailleurs, selon l'orateur, ce service ne se fait pas à Marseille comme il serait à désirer qu'il se fît; on y prend des précautions inutiles, et on néglige les précautions sérieuses. Aussi, en cas de peste, le danger, à la sortie, est le même qu'à l'entrée, car rien ne garantit que les effets des voyageurs aient été ouverts et purifiés. Le plombage des malles abrège la durée, et cependant c'est une chance de danger de plus.

Enfin, la manière dont les malades soupçonnés d'avoir la peste sont logés au lazaret, présente des circonstances véritablement barbares.

En résumé, l'orateur croit que le moment est venu de suivre l'exemple donné par d'autres puissances dans la Méditerranée; il ne faut pas que la France soit placée dans une situation plus défavorable que l'Autriche et l'Angleterre. L'orateur espère que l'Administration s'engagera à entrer dans la voie indiquée, et il supplie la Chambre d'adopter son amendement, qui sera le signal du changement de système.

Un deuxième membre croit, au contraire, qu'il n'y a pas de matière où l'on doive modifier avec plus de prudence. Peut-être y a-t-il quelques irrégularités à corriger dans le service sanitaire, mais les réformes doivent être lentes et progressives. La précipitation pourrait amener les plus grands malheurs. Déjà, cependant, l'ordonnance du 20 mai ne suffit plus aux novateurs, ils veulent aller au-delà et tran-

cher d'un seul coup toutes les questions indécises. L'orateur serait porté à croire, au contraire, que l'ordonnance du 20 mai a été trop loin. L'intendance de Marseille en a jugé ainsi, et c'est un fait grave que cette opinion émise à l'unanimité, après longue et mûre délibération par un corps d'hommes graves et expérimentés qui ne sont animés d'aucun esprit d'hostilité contre le Gouvernement et qui ont toujours été disposés à accepter les améliorations, quand elles ne compromettaient pas la santé publique. Avant cet acte de l'Administration, l'usage et les règlements réduisaient en définitive la quarantaine à cinq jours pour l'Océan, à dix jours pour la Méditerranée.

La Commission avait pensé qu'on pourrait supprimer absolument la quarantaine pour les ports de l'Océan. L'ordonnance a réalisé ce vœu ; un navire sera parti d'un pays ravagé par la fièvre jaune, il aura perdu des hommes en mer, peu importe, il sera reçu à libre pratique si ces faits remontent au-delà de dix jours.

Il y a là, selon l'orateur, un immense danger. Les faits recueillis à Barcelone, ceux du navire *la Caravane* arrivant de la Martinique à Brest, les mémoires du docteur Keraudren, du docteur Aubert et du docteur Bertulus prouvent qu'il n'y a pas accord, comme le croit la Commission, sur le fait de la non-contagion de la fièvre jaune.

Dans cet état de doute, il est évident qu'il n'était pas prudent de tenter la réforme radicale opérée par l'ordonnance du 20 mai. Cette ordonnance admet à libre pratique les provenances du Maroc et des îles Ioniennes et ne soumet qu'à cinq jours celles de Tunis. On se fie pour cela sur les bureaux de santé organisés depuis quelques années par les consuls Européens dans le Maroc et à Tunis. Mais l'orateur ne croit pas qu'on puisse se reposer sur les précautions prises par des gouvernements aussi peu stables et aussi peu réguliers. Mais on veut aller plus loin, on veut faire décider, pour les provenances du Levant, que le temps de la traversée comptera pour les quarantaines, et cela dans le but de diminuer de quelques jours la traversée d'Orient en France.

Selon l'orateur, cet avantage ne pourrait jamais être mis en balance avec les dangers et les maux que la suppression, dès aujourd'hui admise, pourrait entraîner. Il félicite l'intendance de Marseille de son énergique résistance; il termine en votant contre l'amendement.

Un troisième membre est convaincu que les réformes proposées sont sans danger et qu'elles sont conformes à la logique, à la raison et aux vrais intérêts de la France.

En attendant que l'Académie de médecine et l'Académie des sciences jugent la question au point de vue scientifique, on peut réformer les règlements sanitaires en imitant l'Autriche et l'Angleterre qui comptent le temps de la traversée dans la quarantaine. Tous les médecins s'accordent à penser que le temps de l'incubation de la peste ne peut être plus long que dix jours. C'est l'opinion de M. Ségur-Dupeyron, secrétaire de la Commission sanitaire supérieure envoyée sur les lieux en 1839 pour examiner cette question. De plus, les observations de plus d'un siècle démontrent que tout bâtiment arrivé sain est sain ; que les bâtiments attaqués dans le port l'étaient antérieurement, et que toute maladie se déclare à bord au plus tard huit jours après le départ.

D'un autre côté, tout se réunit pour établir que les marchandises ne peuvent transmettre la peste. Rien ne devrait s'opposer à ce que les règlements fussent réformés conformément à ces enseignements.

L'orateur espère que le Gouvernement montrera dans cette circonstance la même fermeté qu'il a déployée lorsqu'il a affranchi de la quarantaine les provenances d'Afrique. Les terreurs que cette mesure souleva sont aujourd'hui reconnues vaines. Il en sera de même dans la circonstance présente.

L'orateur engage la Chambre à adopter l'amendement.

M. le Ministre du commerce a la parole, il dit :

« Messieurs, on propose une réduction de 15,000 fr. sur

le crédit ouvert au chapitre du budget relatif au service sanitaire. On dit, à la vérité, que cette réduction n'a d'autre portée que d'engager le Gouvernement à marcher plus rapidement dans la voie où il est entré.

« Il me semble que le moment n'est pas bien choisi pour stimuler le Gouvernement ; qu'il me soit permis de rappeler que depuis 1839 nous sommes entrés sans hésitation dans la voie des améliorations. Nous l'avons fait avec persévérance, mais aussi avec la prudence que commandent les considérations délicates qui se rattachent aux questions sanitaires.

« Sans remonter au-delà de 1839, je rappellerai quels progrès nous avons faits ; à cette époque nous avons introduit des modifications dans le régime de toutes les provenances ; en 1841, nous avons supprimé toutes les quarantaines pour l'Algérie ; en 1842, nouvelles modifications dans les quarantaines relatives aux provenances de l'Orient ; en 1843, établissement de la patente nette pour ces provenances qui jusqu'alors n'avaient connu que la patente brute et la patente suspecte ; en 1844, abaissement de la durée des quarantaines pour les paquebots ; enfin, nouvelles et profondes réductions par l'ordonnance du 20 mai dernier. Nous avons affranchi, par cette ordonnance, de toute quarantaine, les provenances de la Grèce, des îles Ioniennes et du Maroc ; et pour les provenances de Tunis, nous avons réservé seulement une quarantaine d'observation de cinq jours sanitaires ou de trois jours effectifs.

« Nous avons obéi, dit-on, à l'intendance sanitaire de Marseille en ne faisant pas davantage. Messieurs, nous avions consulté cette intendance à une époque déjà un peu éloignée ; elle avait témoigné toute sa répugnance à partager les considérations que j'avais dû faire valoir pour arriver aux dernières mesures qui ont été adoptées ; j'ai pensé que ses motifs n'étaient pas suffisamment fondés, et j'ai proposé au Roi de passer outre.

« A la réception de cette ordonnance, l'intendance a donné sa démission en masse. Je me suis empressé d'écrire

aux honorables membres qui la composent; ce sont des hommes pleins de zèle et de dévouement, remplissant des fonctions qui prennent beaucoup de leur temps, et j'ai fait appel à leurs lumières et à leur patriotisme. J'aime à croire qu'ils répondront à cet appel et reprendront des fonctions qu'ils ont toujours remplies à la satisfaction du pays et du Gouvernement, et gratuitement.

« Mais on a pu croire, d'après les orateurs qu'on vient d'entendre, qu'il y avait quelque intérêt particulier pour Marseille à conserver encore ces quarantaines. C'est une erreur très-grave. On ne devrait pas avoir oublié que, depuis deux ans, toutes les recettes des intendances sanitaires ont été centralisées et ont fait retour au Trésor. Les membres des intendances sanitaires n'ont jamais reçu de rétribution, et le crédit inscrit au budget est entièrement consacré au paiement des modiques traitements des agents et employés des intendances qui ont un travail considérable, et qui ne peuvent donner leur temps gratuitement, et à l'acquittement des dépenses du matériel.

« Il y a, commme l'a dit un orateur, cinquante à soixante commissions sanitaires et dix à douze intendances. Mais, en vérité, je ne sais comment on pourrait opérer la réduction, si elle était adoptée.

« Je ne crois pas d'ailleurs que cette proposition de réduction soit sérieuse. Je ne la combats pas autrement, parce que je crois qu'on ne l'a faite que pour provoquer le Gouvernement à donner des explications.

« Sommes-nous en arrière des autres puissances? Est-il vrai qu'il y ait avantage, en partant d'Alexandrie pour venir à Paris, à passer par Southampton? J'avais déjà des renseignements positifs, j'ai dû en prendre de nouveaux; aujourd'hui même j'ai reçu des renseignements que j'avais demandés à M. le Ministre des affaires étrangères sur ce qui se pratique en Angleterre; eh bien, il n'y a rien de changé au règlement de 1843, que j'ai fait connaître à la Commission; une dépêche de notre consul, M. Durand de Saint-André, le

constate, en me donnant des renseignements de la part de lord Aberdeen, uquel il les avait demandés.

« Il en résulte que le règlement de 1843, qui a déterminé les quarantaines pour toutes les provenances du Levant, soit de Constantinople, soit d'Alexandrie, n'a subi aucun changement; les bâtiments qui arrivent d'Alexandrie en patente brute doivent subir, y compris la durée de la traversée, une quarantaine de vingt-un jours. On est entré dans dans des calculs, je suis obligé de les reprendre. Comment, a-t-on dit, on peut aller d'Alexandrie à Southampton en quatorze, quinze, ou seize jours! Ces chiffres ne sont pas exacts: voici encore des tableaux fournis par l'amirauté. Vous savez qu'il y a un seul départ par mois d'Alexandrie, ce qui fait douze par an; en 1844, il est donc parti douze paquebots, la moyenne du temps de passage a été de dix-neuf jours trois quarts. Il est vrai que, dans cette année, trois navires sont arrivés en quinze jours; se sont là des exceptions.

« Partant d'Alexandrie, un bâtiment arrive à Marseille en sept ou huit jours. La moyenne est de sept jours et demi.

« Ceux qui arrivent en patente brute font seulement une quarantaine de quatorze jours; or, comme le dernier jour du voyage compte comme premier jour de la quarantaine, et que le dernier on entre en libre pratique au lever du soleil, il en résulte que la quarantaine effective n'est pas de quatorze jours, mais de douze; c'est donc dix-neuf jours avec la traversée, et ainsi on peut être à Paris le vingt-unième jour, tandis qu'en Angleterre on n'entre en libre pratique que le vingt-unième jour.

« On a annoncé que, dans ces derniers temps, des voyageurs avaient été mis en libre pratique, en Angleterre, le dix-neuvième jour; ce fait est vrai, et il s'explique facilement.

« Nous avons dit que les provenances d'Alexandrie, venant sous patente brute, entraient chez nous en libre pratique après une quarantaine de douze jours. J'ajoute que si, au lieu d'être brute, la patente était suspecte, la durée de la quarantaine ne serait plus que de dix jours au lieu de

douze, et c'est précisément ce qui a eu lieu en Angleterre, où, la patente étant considérée comme suspecte depuis le premier janvier dernier, la quarantaine a été réduite à dix-neuf jours.

« Or, il n'y a rien d'extraordinaire que le voyageur qu'on a cité à cette tribune, soit arrivé le vingtième jour à Paris. Ce voyageur a eu la bonté de me donner des renseignements sur son voyage, et les renseignements donnés à l'un des préopinants sont identiques avec les miens.

« Le dix-neuvième jour, ce voyageur a été mis en libre pratique; le bateau à vapeur était au moment de partir; il s'est embarqué immédiatement et était au Hâvre le lendemain matin, et le vingtième jour, à onze heures du soir, il est arrivé à Paris. Il n'y a rien là d'extraordinaire.

« Le même résultat aurait été obtenu si l'on avait débarqué à Marseille; il n'y a donc pas désavantage à prendre cette dernière voie, comparativement à celle de Southampton; je m'appuie ici, Messieurs, sur des renseignements qui me parviennent à l'instant même de l'amirauté anglaise.

« On fait un autre reproche qui n'est pas plus fondé, et on aurait pû se dispenser de le faire si l'on avait mieux connu ou mieux apprécié les faits.

« Nous ne sommes pas, nous dit-on, dans les mêmes conditions que l'Angleterre, elle offre plus d'avantages pour les provenances de Constantinople.

« Entendons-nous bien à cet égard. Il n'y a pas de service direct de bâtiments à vapeur entre Constantinople et Marseille, et à défaut de ce service, ceux qui partent de Constantinople pour Marseille sont obligés de s'arrêter à Malte; or, à Malte, il faut purger une quarantaine de neuf jours; il y a sans doute là un retard regrettable, mais dont on ne peut imputer la cause au Ministre du commerce; puis, cette quarantaine une fois purgée, il faut souvent encore attendre le bâtiment qui fait le trajet de Malte à Marseille, en passant par Naples, Civita-Vecchia et Livourne. Mais, je le répète, est-ce que tout cela est la faute du Ministre du commerce? Est-ce lui qui règle le service des paquebots, ou les quarantaines de Malte?

Est-ce que cela regarde davantage M. le Ministre des affaires étrangères ? Nous avions déjà entamé des négociations avec divers États de l'Europe et avec la cour d'Autriche, pour que l'on puisse s'entendre, dans une espèce de congrès, et adopter des mesures sanitaires identiques dans tous ces États ; mais ces négociations n'ont pas réussi, ou du moins en sont restées là.

« Quand nous aurons une navigation directe entre Marseille et Constantinople, nous verrons s'il n'y aura pas lieu de diminuer la quarantaine sur cette ligne ; quant à présent nous ne pouvons prendre d'engagement.

« Ainsi, lorsque, en partant de Constantinople pour venir en France, des voyageurs sont obligés de passer par Trieste, c'est un fait qui ne peut être imputé ni au Ministre des affaires étrangères, ni au Ministre du commerce.

« Je suis partisan, je crois l'avoir prouvé, des améliorations à introduire dans le régime des quarantaines ; elles ont de grands inconvénients et pour le commerce et pour les voyageurs. Je voudrais qu'il fût possible de faire mieux, mais il y a aussi un grand intérêt qui domine la question, c'est celui de la santé publique, et cet intérêt nous préoccupe surtout. C'est ici une question de médecine, c'est une question de médecine scientifique et de médecine légale, qu'il ne nous appartient pas, que nous n'avons pas le pouvoir, que nous n'avons pas la puissance de trancher ; je dois dire à la Chambre que l'Académie royale de médecine, comme l'Académie des sciences, a constitué des Commissions qui se composent des hommes qui ont le plus d'expérience, afin d'indiquer au Gouvernement ce qu'il est possible de faire en matière de quarantaine.

« Maintenant, est-ce la Chambre qui peut trancher une pareille question ? J'ai donné des preuves, je le répète, que je suis partisan des améliorations, mais il y a des limites où la responsabilité s'arrête, et où il ne serait pas sage d'aller au-delà. Les craintes sont exagérées, je veux l'admettre ; mais aussi elles peuvent être légitimes. Le jour où l'Académie royale de médecine et l'Académie des sciences diront au Gouvernement, vous pouvez faire, alors nous ne balancerons

pas ; mais jusque-là, je demande en grâce à la Chambre de ne pas admettre la proposition qui lui est faite.

« Je me bornerai à ajouter un mot : je conjure la Chambre de faire attention au fâcheux effet que produirait un tel amendement : il faut pardonner la crainte à ceux qui ont tant souffert de la peste, de la contagion. Si l'amendement était adopté, soyez-en sûrs, il produirait sur certains esprits un effet fâcheux ; il serait fort exagéré, je le crois, mais il n'en serait pas moins regrettable. J'ai eu l'honneur de le dire à la Chambre, j'ai fait un appel au patriotisme de l'intendance sanitaire de Marseille ; je craindrais que cette mesure ne vînt apporter une entrave et qu'on n'en exagérât les conséquences.

« Quant aux avantages pécuniaires, je le répète, il n'y en aurait pas, et on serait embarrassé de répartir la réduction sur les agents du service. Il m'a semblé que ce que demandait l'auteur de l'amendement, c'était qu'on supprimât une ou deux Commissions sanitaires.

« Cela n'est pas possible. Nous avons affranchi les provenances de nos Antilles et de l'Amérique de toute quarantaine, mais le jour où l'on se présente devant une Commission sanitaire, il faut bien que la Commission reconnaisse le bâtiment pour constater les accidents de fièvre jaune qui ont pu survenir dans les dix derniers jours de la traversée. Il faut donc que la reconnaissance ait lieu dans tous les cas. Ainsi, il n'y a pas d'économie à faire par la suppression de commission sanitaire quelconque ; il faut, dans l'état des choses, que les commissions continuent à exister comme elles sont instituées. Si un bâtiment vient devant une commission sanitaire, soit dans un port de l'Océan, soit dans un port de la Manche, car il y en a sur le littoral de la Manche comme sur celui de l'Océan, il faut nécessairement procéder à la reconnaissance du navire, afin que, s'il y a eu des malades ou des morts, le bâtiment soit renvoyé au lazaret. Par conséquent, on ne peut pas, pour faire des économies, supprimer une seule des commissions sanitaires existantes.

« Ces considérations détermineront, j'espère, la Chambre à repousser l'amendement.

UN MEMBRE fait observer que, quand on compte le temps de la traversée pour la quarantaine, rien ne garantit qu'il n'y ait pas eu de rencontre fâcheuse. Le véritable remède serait l'établissement d'un corps sanitaire dont les agents seraient répandus dans les échelles du Levant, et seraient reçus à bord des bâtiments.

M. LE RAPPORTEUR demande la parole, et dit :

« Tout en rendant hommage aux efforts soutenus de M. le Ministre de l'agriculture et du commerce pour diminuer les inconvénients des quarantaines, il y a là un intérêt trop considérable pour que nous nous arrêtions aux efforts qu'il a faits, et pour que nous ne le poussions pas dans une voie qui doit nous assurer tous les avantages de notre position. Le rapport a exprimé la pensée de la Commission sous deux points de vue : l'un qui concerne les provenances de l'Amérique, l'autre les provenances du Levant. L'ordonnance du 20 mai dernier a donné une pleine satisfaction sur le premier point à ce que réclamait la Commission à l'égard de la fièvre jaune ; mais elle n'apporte aucun changement au régime des quarantaines pour les provenances du Levant. Ici est la grande question que nous aurions voulu voir résoudre. Il est impossible de ne pas nous préoccuper du dommage considérable qu'éprouvent notre commerce et tous nos intérêts dans le Levant par suite des difficultés dans lesquelles nous placent les quarantaines obligatoires pour ces provenances. La Chambre a pu voir, à l'égard du service des paquebots de la Méditerranée, les observations développées que la Commission lui a présentées au sujet des inconvénients du régime actuel. Il est évident qu'il y a là un immense dommage pour nous. La France est contournée partout ; ce n'est pas sur Marseille que l'on se dirige, c'est sur Trieste et l'Angleterre ; elle perd donc tous les avantages que devait lui assurer le service de paquebots qu'elle a établi dans la Méditerranée.

« Dans l'état actuel, le voyage entre Marseille et Alexandrie se compose de deux périodes de temps : huit jours pour la traversée, douze jours pour la quarantaine, sous le régime de la patente suspecte. Je ne m'arrêterai pas longtemps à discuter les petites différences qui peuvent exister entre le passage par l'Angleterre ou le passage par Marseille dans l'état actuel ; seulement il faut faire remarquer tout de suite que les améliorations qu'on pourrait introduire établiraient immédiatement une différence considérable à notre profit. Ces améliorations consisteraient dans la suppression d'une partie du temps de la quarantaine que nous faisons à Marseille. Le point important est celui-ci : dix jours, dit-on, c'est le temps de la période d'incubation ; vous avez huit jours en moyenne de traversée pour venir d'Alexandrie à Marseille, douze jours de quarantaine. Pourquoi ne faites-vous pas commencer la quarantaine pendant le voyage, ainsi que fait l'Autriche ? Je le répète, puisque vous admettez que la période d'incubation est de dix jours, vous aurez huit jours d'incubation en moyenne ; joignez-y cinq jours de quarantaine à Marseille, vous aurez donc treize jours de garantie dans l'hypothèse de la patente suspecte.

« Quant au service de Constantinople à Marseille, il n'y a pas de quarantaine, parce que vous la faites à Malte ; mais c'est au grand préjudice de la célérité des voyageurs. Le Gouvernement est dans l'intention, dit-on, d'établir un service de Constantinople à Marseille ; la traversée ne serait plus alors que de neuf ou dix jours ; mais il faudrait encore y ajouter votre quarantaine à Marseille, et, si vous la maintenez ce qu'elle est aujourd'hui pour les provenances du Levant, vous perdrez les avantages que vous vous promettiez du service direct, tandis qu'en la réduisant vous retrouveriez tous les avantages de votre position. On ne prendrait plus la voie de Trieste ; mais, dans l'état actuel, n'est-il pas vraiment déplorable de voir que, d'une part, des itinéraires mal combinés, de l'autre, la sévérité des quarantaines, nous enlèvent tout le bénéfice qu'on s'était promis du service des paquebots dans la Méditerranée ? Ce service, tel qu'il est établi,

demande donc à être complètement réformé à ces deux points de vue, et M. le Ministre des finances, que nous avons entendu dans la Commission, a donné une pleine adhésion à cette opinion.

« Nous le répétons, les plus grands intérêts sont engagés dans cette question, et c'est pour cela que nous sommes obligés de nous associer à l'amendement, et que nous l'appuierions dans le cas où cette opinion n'obtiendrait pas satisfaction par une adhésion de M. le Ministre du commerce.

« La question d'argent n'est rien ici, je ne veux pas la discuter : 15,000 francs peuvent gêner M. le Ministre, peu importe la somme ; mais le vote comme consécration de la pensée de la Chambre a de l'importance. Ainsi donc, que ce soit 500 francs, 1,000 francs, cela est indifférent ; mais, je le répète, il y a là une question qui aura été résolue par un vote.

« Le Ministre a donc à se prononcer sur ce point. J'avoue que je désirerais, que j'aimerais mieux entendre seulement M. le Ministre du commerce dire que telle est son opinion, nous donner l'espérance de soumettre la question à qui de droit, à l'effet de réduire à cinq jours la quarantaine pour les provenances du Levant, et je crois que, s'il nous donnait cette satisfaction, cet espoir, la Commission se réunirait à son rapporteur pour proposer le rejet de l'amendement. Je dirai, en terminant, que l'opinion que nous professons ici, nous l'avons exprimée devant MM. les Ministres, notamment devant M. le Ministre des finances, qui nous a déclaré partager notre opinion, particulièrement en ce qui concerne les paquebots du Levant, et il nous en a donné la preuve en nous apportant la correspondance qu'il a entretenue à ce sujet avec M. le Ministre du commerce. Aussi s'est-il engagé à user de tout son pouvoir auprès de M. le Ministre du commerce pour obtenir des modifications à l'état actuel des choses. »

UN MEMBRE s'attache à démontrer que la ville de Marseille n'est point intéressée, comme on le croit, au maintien des quarantaines. Ce régime tend, au contraire, à comprimer

l'essor du commerce de Marseille, et c'est dans un intérêt public que les négociants s'y soumettent sans réclamer. S'il y a *un monopole* pour Marseille, il est dû à sa situation topographique, et aucun amendement ne pourrait enlever celle-là.

Mais Marseille est forcée par son expérience à demander le maintien du régime sanitaire; on le conserve seulement dans une ville qui a été *quatorze fois* ravagée par la peste, et qui a perdu, en 1720, 40,000 de ses habitants par le fléau.

L'orateur s'attache à démontrer que la maladie ne s'est jamais déclarée que quand les précautions ont été négligées, soit par découragement, soit par excès de confiance. C'est ce qui arriva en 1720. Et depuis cette époque, la maladie a été constatée *vingt-sept fois* jusqu'en 1837.

L'orateur examine ensuite l'ordonnance du 20 mai, et il s'applique à établir que cet acte a atteint la dernière limite des réformes compatibles avec la prudence. C'est ce que pensent les médecins, membres du conseil supérieur de santé. Il serait donc téméraire d'aller au-delà, comme le veut la Commission.

L'orateur adjure la Chambre de repousser l'amendement.

Un membre fait observer que l'on n'a tenu compte jusqu'ici dans cette discussion que de la navigation à la vapeur. Mais la diminution est bien plus importante pour les bâtiments à voiles, dont les traversées durent de dix à soixante jours. Il n'est pas rationnel de les retenir encore huit jours au port.

L'orateur vote pour l'amendement, qui aurait pour effet de mettre M. le Ministre du commerce en demeure de faire quelque chose à ce sujet.

M. le Ministre du commerce déclare qu'il ne peut accepter cette manière de procéder, qui mettrait le Ministre en demeure.

Il a introduit depuis 1839 plus d'améliorations qu'on ne l'avait fait depuis cinquante ans. Il vient de proposer au Roi une ordonnance qui supprime plusieurs quarantaines; il croit avoir atteint les dernières limites, et il ne tentera rien de nouveau avant que les Académies des sciences et de médecine auxquelles il a soumis la question, aient rendu une décision.

Un membre considère l'amendement comme une invitation au Gouvernement, d'adopter les mesures qui ont été prises en Autriche et en Angleterre; c'est le seul moyen de maintenir la France dans la Méditerranée sur le même pied que ces deux puissances.

L'auteur de l'amendement dit que pour lui donner d'une manière plus précise encore le caractère d'une question de principe, il demande seulement une réduction de 500 francs.

— La réduction est mise aux voix et adoptée.

— Le chapitre, réduit à 349,500 fr., est adopté.

CHAPITRE XIV.

« Secours aux colons, 840,000 fr. »

CHAPITRE XV.

« Secours spéciaux pour pertes résultant d'incendie, grêle, inondations et autres cas fortuits, 1,920,440 fr. »

CHAPITRE XVI.

« Dépenses des exercices clos. (*Mémoire.*) »

— Adoptée.

Un membre attire l'attention du Gouvernement sur la nécessité de compléter la législation qui régit les Compagnies d'assurances contre la grêle et l'incendie. Une Commission, saisie de ce sujet, pourrait comprendre dans son examen la

question de savoir s'il ne convient pas que l'État entre lui-même dans le système des assurances, avec avantage pour le Trésor, et économie pour les particuliers.

La suite de l'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi portant demande d'un crédit pour la célébration des fêtes de Juillet.

La Chambre, consultée par M. le Président, passe à la discussion des articles.

M. le Président donne lecture des articles de la loi qui sont ainsi conçus :

Article premier.

« Il est ouvert au Ministre de l'intérieur, sur l'exercice 1845, un crédit de deux cent mille francs (200,000 fr.) pour contribuer, avec les fonds fournis par la ville de Paris, à la célébration du quinzième anniversaire des journées de Juillet 1830.

Art. 2.

« Il sera pourvu à la dépense autorisée par la présente loi, au moyen des ressources affectées aux besoins de l'exercice 1845. »

— Adoptés.

La Chambre procède au scrutin de division sur l'ensemble du projet de loi ; l'appel et le réappel terminés, le dépouillement donne le résultat suivant :

Nombre des votants	234
Pour l'adoption	225
Contre	9

— La Chambre a adopté.

La suite de l'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi tendant à accorder une pension à M. Vicat, ingénieur en chef.

La Chambre, consultée par M. le Président, décide qu'elle passe à la discussion des articles.

M. le Président donne lecture des articles du projet de loi qui sont ainsi conçus :

Article premier.

« Il est accordé, à titre de récompense nationale, une pension annuelle et viagère de *six mille francs* à M. Vicat (Louis-Joseph), ingénieur en chef, directeur des ponts-et-chaussées.

Art. 2.

« Cette pension sera inscrite au livre des pensions civiles du Trésor public, avec jouissance à partir du jour de la promulgation de la présente loi.

« Elle sera reversible, en cas de décès du titulaire, jusqu'à concurrence de moitié, sur la tête de ses enfants. »

Art. 3.

« La pension concédée par la présente loi ne sera pas sujette aux lois prohibitives du cumul. »

— Ces articles sont mis aux voix et adoptés.

La Chambre procède au scrutin de division sur l'ensemble du projet de loi.

L'appel et le réappel terminés, le dépouillement ayant constaté que la Chambre n'est pas en nombre, le scrutin est annulé et renvoyé à l'ouverture de la prochaine séance.

— La séance est levée.

Signé SAUZET, *Président;*

LACROSSE, DE L'ESPÉE, BOISSY-D'ANGLAS,
DE LAS-CASES, *Secrétaires.*

Collationné :

Le Secrétaire-Rédacteur,
Signé CERCLET.

PRÉSIDENCE DE M. SAUZET.

Séance du Lundi 16 Juin 1845.

— Le procès-verbal de la séance du 14 est lu et adopté.

Il est fait hommage à la Chambre d'un ouvrage intitulé: *De l'utilité d'un système général d'immatriculation des personnes, des immeubles et des titres, et de quelques points se rattachant au notariat;* offert par l'auteur M. *J.-B. Hébert*, ancien doyen des notaires, membre de la Commission de la conférence des notaires des départements.

— La Chambre en ordonne le dépôt en sa bibliothèque.

Trois rapports sont déposés:

Le premier, au nom de la Commission chargée d'examiner les lettres de grande naturalisation de M. le maréchal-de-camp de Perron;

Le second, au nom de la Commission chargée de l'examen du projet de loi portant modification aux circonscriptions

électorales pour la nomination des membres du conseil général du département de Saône-et-Loire;

Et le dernier, au nom de la Commission de comptabilité, sur le règlement des comptes de la Chambre pour l'exercice 1844, et sur la fixation du budget de 1846.

— La Chambre ordonne l'impression et la distribution de ces rapports.

(*Voir les annexes imprimées nos* 203, 204 *et* 205.)

L'ordre du jour appelle la reprise du scrutin sur le projet de loi relatif à la pension de M. Vicat, ingénieur en chef, directeur des ponts-et-chaussées.

L'appel et le réappel terminés, le dépouillement donne le résultat suivant :

Nombre des votants.		250
Pour l'adoption.	243	
Contre.	7	

— La Chambre a adopté.

La Chambre reprend la *suite de la délibération sur le projet de budget des dépenses pour* 1846.

MINISTÈRE DE LA GUERRE.

CHAPITRE PREMIER.

« Administration centrale (*Personnel*), 1,607,300 fr. »

Un membre présente quelques observations sur l'ordonnance relative à l'organisation de l'administration centrale. Il s'étonne qu'une règle commune n'ait pas été appliquée à toutes les parties de cette Administration, tandis que des traitements fixes sont affectés à la plupart des directeurs de service, le chef du Cabinet du Ministre et les chefs du service de l'artillerie et du génie ont un traitement égal à la solde

d'activité de leur grade. Or, le service du génie et de l'artillerie pouvant être dirigé soit par un officier supérieur, soit par un officier général, il en résulte que le chef de ce service, s'il est chef d'escadron, a 5,000 fr. et que, s'il est lieutenant-général, il touche 15,000 fr.

L'orateur ne trouve pas rationnel que des attributions constamment les mêmes, puissent être rétribuées tantôt par 5,000 fr., tantôt par 15,000 fr.

L'orateur fait ensuite remarquer que les officiers, ainsi appelés dans le service des bureaux, ne perdent pas leurs droits à l'avancement, et il lui paraît à craindre que le Ministre ne se laisse entraîner par une prédilection d'ailleurs toute naturelle pour des officiers avec lesquels il a de si fréquents rapports, et dont il peut directement apprécier la capacité et le mérite.

L'orateur ne conteste pas l'utilité des services administratifs, mais il pense que les services de guerre devraient obtenir la préférence.

M. LE PRÉSIDENT DU CONSEIL, MINISTRE DE LA GUERRE, répond :

« La Commission du budget m'a fait l'honneur de me soumettre les observations que le préopinant vient de présenter à la Chambre ; je lui ai répondu qu'il était sans exemple que dans les services de la guerre, soit que les officiers appartinssent à l'artillerie ou au génie, soit qu'ils appartinssent à d'autres armes, il y eût eu des passe-droits, que les rangs dans l'ancienneté étaient toujours observés, et que je ne croyais pas qu'on pût citer une exception. Quant à l'avancement au choix, les officiers qui en paraissent dignes sont classés par ordre de mérite, lors des inspections, et le Ministre de la guerre n'a autre chose à faire que de choisir ceux qui lui paraissent les plus dignes d'après les rapports.

« Le préopinant a confondu les chefs de bureau avec les chefs de service.

« Dans l'artillerie et le génie, d'après l'ordonnance d'organisation, les chefs de service ont le même rang que les di-

recteurs des autres parties de l'Administration. Par conséquent, ils ne peuvent pas être assimilés aux chefs et aux sous-chefs de bureau.

« D'ailleurs, j'ai fait observer à la Commission que les chefs de service, comme les directeurs des autres parties de l'Administration, étaient appelés à l'emploi de ces spécialités en raison de la confiance que le Ministre leur accorde ; car tout le monde sait que le Ministre de la guerre ne peut pas tout faire par lui-même, et que, lorsqu'il accorde sa confiance à quelqu'un, c'est que cette confiance est méritée.

« J'ai exposé ces considérations à la Commission, et, malgré ce qu'elle a dit dans son rapport, il m'a paru qu'elle en avait été satisfaite. »

— Le chapitre premier est mis aux voix et adopté.

CHAPITRE II.

« Administration centrale (*Matériel*), 247,750 fr. »

CHAPITRE III.

« Frais généraux d'impressions, 219,500 fr.

— Adoptés.

CHAPITRE IV.

« États-majors, 17,514,644 fr. »

La Commission a proposé sur ce chapitre deux réductions, dont l'ensemble monte à 90,000 fr. La première, de 80,000 fr., porte sur une augmentation de frais de représentation demandée pour les lieutenant-généraux commandant les divisions militaires ; la deuxième, de 10,000 fr., est relative à un supplément de frais de représentation pour les cinq maréchaux-de-camp commandant les écoles.

M. LE PRÉSIDENT annonce qu'il consultera d'abord la Chambre sur la première réduction.

M. LE COMMISSAIRE DU ROI a la parole, il dit :

« La première somme de 80,000 fr. a été demandée par M. le Ministre de la guerre pour augmenter de 4,000 fr. les frais de représentation ou de service de chacun des vingt lieutenants-généraux chargés du commandement des divisions militaires autres que la première division; augmentation depuis longtemps reconnue indispensable dans l'intérêt du service, plus encore que dans celui des officiers généraux.

« A ce sujet, nous rappellerons à vos souvenirs, Messieurs, que les lieutenants généraux commandants de divisions territoriales en France, recevaient encore en 1832 :

« Ceux de la première classe, 30,990 fr.

« Ceux de la deuxième classe, 3,000 fr. de moins, soit 27,990 fr.

« Les lois de finances des 21 avril 1832 et 23 avril 1833, ayant fait peser de fortes réductions sur la dépense des états-majors, ces traitements furent l'objet de nouvelles fixations qui les réduisirent,

« Pour la première classe, à 27,990 fr.

« Pour la deuxième, à 25,990 fr.

« L'insuffisance de ces fixations ne tarda pas à se révéler ; cependant elles furent maintenues depuis lors, et M. le Ministre de la guerre ne se détermina à vous proposer de faire droit aux instantes réclamations qu'elles firent naître, qu'après s'être profondément convaincu de l'impossibilité de prolonger davantage un état de choses si préjudiciable au service.

« En fait, la proposition qui vous est soumise, tend à rétablir les commandants divisionnaires, sous le rapport du traitement, à peu près dans la position où les avaient placés le tarif du 4 mars 1811 et l'ordonnance du 19 mars 1823, c'est-à-dire à élever leurs émoluments, en maintenant la classification actuelle des divisions territoriales.

« Pour les uns (ceux de première classe), à 31,990 francs.

« Et pour les autres, à 29,990 fr.

« Votre Commission du budget (page 258 de son rapport) a présenté ces fixations, qui cependant ne sont qu'à

l'état de proposition, comme étant l'expression de la *situation actuelle*, « fixations que, dans son opinion, ajoute-t-« elle, la Chambre doit maintenir, parce qu'elles ont « pourvu aux nécessités de la position des lieutenants géné-« raux divisionnaires *dans une juste mesure*, et qu'aucun « motif plausible ne lui paraît exister pour porter les trai-« tements de ces officiers généraux à 36,000 francs et à « 32,000 fr. »

« En d'autres termes, votre Commission est d'avis que les traitements de 31,990 fr. et de 29,990 fr., précisément ceux que nous demandons, ne représentent que le *nécessaire*; tandis que ceux de 36,000 francs et de 32,000 fr. que nous ne demandons pas et qu'on ne trouve nulle part dans les propositions du Gouvernement, constitueraient le *superflu*.

« Nous nous abstiendrons, toutefois, de réclamer comme acquis à la cause que nous venons de défendre devant vous le bénéfice de cette conclusion, parce que nous considérons celle-ci comme le résultat d'une erreur manifeste. Dans la vérité des faits, il y a eu de notre part proposition d'augmenter de 4,000 fr., à partir de 1846, le traitement des généraux commandant les divisions militaires, et, du côté de la Commission du budget, intention formelle de combattre cette augmentation. C'est donc sur ce terrain que nous voulons nous placer pour défendre loyalement et avec conviction, des fixations que nous croyons justes et utiles.

« Vous le savez, Messieurs, la circonscription militaire de la France embrasse vingt-une divisions, dont :

« Quatorze de première classe, comprenant 60 départements;

« Et sept de deuxième classe, comprenant 26 départements.

« Le traitement du lieutenant-général placé à la tête de chacune de ces divisions, se compose de quatre parties distinctes, savoir :

« La solde de grade, invariablement fixée à 15,000 fr.

« L'indemnité d'ameublement, *idem*, à 1,800 fr.

« L'indemnité de fourrages, *idem*, à 2,190 fr.

« Et l'indemnité de représentation (variable selon la classe).

« Nous n'avons à nous occuper en ce moment que de l'*indemnité de représentation*, la seule qui se modifie suivant la classification du commandement.

« Or, les tarifs de 1811 et de 1823, que nous avons déjà cités, avaient fixé cette indemnité :

« Pour la première classe, à 12,000 fr.

« Pour la deuxième, à 9,000 fr.

« Il n'est pas hors de propos de rappeler qu'en 1811 les généraux pourvus de ces importants commandements étaient, à peu d'exceptions près, titulaires de dotations, qui périrent avec l'Empire, et qui ajoutaient largement à leurs moyens de représentation.

« Cependant, les retranchements opérés par les lois de finances de 1832 et de 1833, amenèrent les ordonnances royales des 9 mai 1832 et 30 avril 1833, qui réduisirent ces anciennes fixations :

« Pour la première classe des commandants divisionnaires, à 9,000 fr.;

« Et pour la deuxième, à 7,000 fr.

« De là, l'impossibilité à peu près générale de pourvoir convenablement aux dépenses pour lesquelles l'indemnité dont il s'agit est accordée, dépenses qui ne consistent pas seulement, comme semblerait l'indiquer la qualification fort inexacte qui lui a été donnée, en frais de vaine *représentation* ou d'apparat, mais encore en traitements de secrétaires et de commis, et en frais matériels de bureau, qui en absorbent une grande partie; ce n'est donc qu'aux dépens de leurs émoluments *personnels* ou de leur fortune, lorsqu'ils en ont, et c'est malheureusement bien rare, que la plupart des lieutenants-généraux en activité peuvent aujourd'hui satisfaire dignement à toutes les exigences de leur haute position. Or, le maintien d'une semblable situation,

vous le reconnaîtrez, Messieurs, ne serait ni juste, ni convenable.

« Veuillez considérer que ce n'est pas même contre l'insuffisance de l'indemnité réglée en 1811, que nous élevons maintenant la voix ; que c'est, au contraire, le rétablissement à une faible différence près, de cette modeste fixation que nous vous demandons, bien que la valeur de notre signe monétaire ait éprouvé, durant cette période de trente-cinq ans, une notable dépréciation, que le luxe ait partout multiplié les besoins, rendu plus onéreuses qu'à aucune autre époque les obligations imposées dans nos provinces aux premières autorités civiles et militaires.

« A ces considérations générales, qu'il nous soit permis d'ajouter, à l'égard des commandants de divisions militaires en particulier, que sous l'Empire, toute l'armée se trouvait transportée au-delà des frontières, ce qui rendait les commandements dans l'intérieur beaucoup moins importants, et, par conséquent, moins onéreux qu'ils ne le sont devenus depuis ; que cette observation est applicable, dans une certaine mesure, au temps de la Restauration, puisque alors l'effectif de l'armée comptait plus de cent mille hommes de moins que maintenant ; que, jusqu'en 1830, la plupart des généraux commandant les divisions militaires étaient logés et *meublés*, soit aux frais de l'Etat, soit à la charge des villes, que les fournitures d'ameublement ont entièrement cessé pour eux ; qu'aujourd'hui le logement leur est seul fourni en nature par l'Etat, ce qui impose à chaque lieutenant général, lors de son installation, des frais d'ameublement qui, dans certaines résidences, telles que Metz, Lille, Strasbourg, Bordeaux, etc., etc., se sont élevés à 20,000, 25,000 et jusqu'à 30,000 fr. de dépenses obligées, pour lesquelles, tout énormes qu'elles sont, le Ministre ne put accorder sur le fonds de 20,000 fr. porté au budget pour cette destination spéciale, que de faibles indemnités, dont la plus élevée n'a jamais dépassé le maximum de 3,000 fr. Enfin, nous dirons encore qu'il n'est alloué aucune indemnité de déplacement aux officiers généraux commandant les

divisions territoriales, lorsque les points divers sur lesquels le service réclame souvent leur présence se trouvent compris dans la circonscription de leur commandement, qui embrasse pour quelques uns d'entre eux jusqu'à six départements, et moyennement quatre sur l'ensemble.

« Nous croyons avoir suffisamment démontré, Messieurs, que l'augmentation qui vous est proposée en faveur des lieutenants généraux commandant les divisions territoriales de l'intérieur est le résultat d'une juste et consciencieuse appréciation des charges inhérentes au commandement; que cette augmentation, à laquelle se lient de puissantes considérations de bons services, n'est que le retour à un état de choses dont l'origine remonte à trente-cinq ans, et qui, après une durée consécutive de plus de vingt années, n'a éprouvé de changement, en 1832, que parce que la situation financière du pays commandait alors à tous des sacrifices, sur une partie desquels les Chambres ont déjà reconnu la nécessité de revenir.

« Nous insistons donc, avec toute l'énergie d'une conviction profonde, pour le maintien de cette augmentation; nous adjurons la Commission d'admettre nos motifs et de renoncer à ses propositions de réduction sur cette partie du budget de la guerre, en lui rappelant combien elle s'est montrée empressée à améliorer la situation de tous les autres grades de l'armée, sans exception, depuis 1830. »

M. le Rapporteur répond :

« La Commission commence par reconnaître qu'effectivement, à la page 258 du rapport, il y a eu là un tableau qui n'était pas destiné à recevoir cette place, et qu'il y a eu dans les corrections des épreuves des erreurs qui n'ont pas été rectifiées avant le tirage.

« Dans l'état actuel, il faut lire à la page 258, au lieu de 13,000 fr. de frais de représentation pour la première classe des lieutenants généraux commandants de division 9,000 fr.; et 7,000 fr. pour ceux de seconde classe, au lieu de 11,000 fr., d'où la conséquence que, dans l'état

actuel, les premiers reçoivent 27,990 francs, les seconds 25,990 fr.

« Mais la Commission n'en a pas moins raisonné avec les faits actuels. Elle s'est demandé si le moment était venu, si la situation des finances permettait de se laisser aller à la pensée d'améliorer la situation des officiers généraux qui sont dans cette haute position.

« Il est bien vrai, comme M. le Commissaire du Roi le disait tout-à-l'heure, que les Chambres, depuis longtemps, se montrent généreuses envers l'armée ; mais elles l'ont été et doivent l'être particulièrement pour d'autres situations que celle des officiers généraux dont nous nous occupons en ce moment.

« Effectivement, depuis 1830, les Chambres se sont presque toujours associées aux propositions du Gouvernement ; elles ont amélioré la situation non-seulement du soldat et des sous-officiers, mais aussi des sous-lieutenants et des lieutenants. Elles ont encore accepté, indépendamment de la solde, des propositions qui ont changé les conditions de l'indemnité de logement et d'ameublement, accordé des suppléments de solde dans les situations spéciales.

« Mais la conséquence de ces faits ne saurait être qu'il fallût aussi accroître d'une somme de 4,000 fr. les indemnités pour chacun des officiers généraux commandants des divisions militaires, à titre de frais de représentation. Nous le répétons, est-ce bien le moment ?

« Et, d'abord, la Commission n'est pas persuadée que cette demande soit justifiée, elle n'est pas convaincue que cette situation, telle qu'on nous la présente, soit réelle ; elle croit qu'on l'exagère. Dans tous les cas, la question d'une certaine utilité, en la supposant résolue, n'était pas que la Commission eût à examiner si elle devait s'arrêter, comme vous devez le faire, devant une situation financière telle que nous vous l'avons présentée il y a quelques jours. Nous vous l'avons démontré, vous êtes en présence d'un déficit : vous

connaissez le rapport qui existe entre les dépenses et les recettes; c'est dans l'Etat un déficit de 9 millions.

« Ajoutez à cette balance les charges que l'Algérie fera peser extraordinairement sur le Trésor en 1846.

« Vous vous trouverez, en ouvrant cet exercice, en présence d'un déficit de 23 millions.

« C'est dans cette situation qu'on vous demande d'accroître de 4,000 fr. les frais de représentation des lieutenants généraux commandant les divisions militaires, et des maréchaux de camp commandant les écoles spéciales.

« Quand on se place à notre point de vue; quand on a, comme nous, la mission d'examiner la situation de tous les services publics, leurs nécessités; lorsque nous comparons les positions, les traitements; quand nous nous arrêtons à ceux de la magistrature, qui, pour les juges de première instance, de sixième, cinquième et quatrième classes, reçoivent des traitements de 1,500 fr., 1,800 fr., 2,400 fr., à ceux de ces pauvres succursalistes qui reçoivent 800 fr.; en présence, dis-je, de ces situations, venir vous proposer d'augmenter les frais de représentation des lieutenants généraux de 4,000 fr., cela ne nous aurait pas paru raisonnable, et lorsque votre situation vous le permettra, ce ne sera probablement pas par ces positions que vous commencerez les améliorations.

« En résumé, nous n'avons pas cru devoir accorder cette augmentation; nous espérons que la Chambre partagera notre avis. »

UN MEMBRE fait observer que les frais de représentation pour les officiers généraux ont été fixés par un décret du mois de mars 1811 et qu'ils n'ont été modifiés qu'au mois d'avril 1832, sous l'influence d'évènements politiques qui avaient obligé les Chambres à restreindre toutes les dépenses et à réduire presque tous les traitements. Depuis cette époque, on est revenu sur la plupart des réductions qui avaient été appliquées, particulièrement dans l'ordre civil. Les lieutenants-généraux doivent-ils seuls demeurer sous le coup

d'une décision rigoureuse? L'orateur ne le pense pas, et il proposera du moins de reprendre à leur égard le tarif de 1804, ce qui impliquerait une diminution de 24,000 fr. sur les crédits demandés par le Gouvernement.

M. le Rapporteur fera remarquer que, dans le budget actuel, 120,000 fr. sont demandés pour améliorer la ration du soldat ; la Commission n'a pas hésité un seul instant à accorder cette augmentation. Elle a été heureuse de pouvoir proposer de donner à l'armée ce témoignage de la sollicitude et de l'intérêt qu'elle lui porte. Mais ici elle ne saurait reconnaître la même nécessité, quels que soient les honorables services des officiers dont la Chambre s'occupe.

Un membre dit que la Chambre doit résister à l'entraînement qui la porte à augmenter les dépenses. Tant que l'équilibre financier ne sera pas rétabli, tant que les travaux extraordinaires pèseront sur la dette flottante, il ne suffit pas d'être édifié sur l'utilité d'une dépense, il faut encore, avant de la voter, en constater la nécessité et l'urgence. L'orateur appuie la réduction proposée par la Commission.

Un autre membre déclare qu'il est le premier à gémir sur les dépenses excessives ; mais que son aversion pour les abus ne le portera jamais à repousser des dépenses dont l'utilité lui est démontrée. Pour qu'un officier général puisse remplir tous les devoirs de sa position, il faut que sa maison soit ouverte aux officiers de la division, qu'il se mette incessamment en contact avec eux. L'insuffisance des frais de représentation alloués aux officiers généraux est notoire pour quiconque a examiné et apprécié les faits.

M. le Président annonce qu'il consultera d'abord la Chambre sur la réduction de 80,000 fr. proposée par la Commission.

— Cette réduction est mise aux voix et adoptée.

M. le Président appelle la Chambre à délibérer sur la ré-

duction de 10,000 fr. relative aux frais de représentation des maréchaux-de-camp commandant les écoles.

M. LE COMMISSAIRE DU ROI a la parole ; il dit :

« La Commission paraissait supposer que la somme dont il s'agit venait en augmentation au traitement de cinq maréchaux de camp commandant l'école polytechnique, l'école de cavalerie, l'école d'application de l'artillerie et du génie, l'école spéciale militaire et l'école d'application d'état-major, tandis qu'en réalité cette somme s'applique :

« 1° Au maréchal de camp commandant l'école polytechnique, en exécution de l'ordonnance royale du 30 octobre 1844, pour 2,000 fr. ;

« 2° Au maréchal de camp commandant l'école de cavalerie, pour 2,000 fr. ;

« 3° Au maréchal commandant l'école d'application de l'artillerie et du génie, pour 2,000 fr. ;

« 4° Enfin au colonel commandant le collège royal militaire, pour 4,000 fr.

« Il est à remarquer que cette dernière allocation aurait pour conséquence nécessaire de faire cesser le paiement de 2,083 fr. que le commandant du collège militaire de La Flèche reçoit à titre de *supplément du tiers en sus de solde*, comme en jouissent, d'après les règlements, tous les officiers en activité détachés près des écoles militaires ; d'où il suit que si la Chambre n'accordait pas les 4,000 fr. de frais de représentation, il faudrait rétablir au budget les 2,083 fr. qui ont dû être retranchés ; car l'augmentation effective se réduit, pour ce dernier article, à 1,917 fr. et sur l'ensemble à 7,917 fr. au lieu de 10,000 fr.

« Du reste, les fréquentes relations qu'entraîne l'exercice du commandement des écoles militaires, et les dépenses forcées qui s'y rattachent, motivent suffisamment cette augmentation de 7,917 fr., qui n'est pas seulement nécessitée, comme semble le croire la Commission, par la cherté de la vie, mais encore et principalement par l'obligation de mettre

les commandants en position de recevoir honorablement. C'est donc encore sur des considérations de service que nous demandons à la Chambre de maintenir à cet égard les propositions du Gouvernement.

M. LE RAPPORTEUR répond :

« Il est bien vrai que, lorsque la Commission a eu à rechercher les éléments de l'augmentation de 10,000 fr. indiquée dans la note préliminaire, elle n'a pas trouvé exactement cette somme dans les détails du chapitre IV ; elle a seulement remarqué, à la page 589, qu'à l'occasion des 1,000 f. demandés pour l'officier supérieur commandant le collège royal militaire de La Flèche, qu'il y avait à faire déduction de 2,083 fr. Mais, en se reportant en même temps à la page 531, on trouve dans les justifications données par l'Administration, ces mots :

« Par suite, et d'après les mêmes considérations, un sup-
« plément analogue devenait nécessaire en faveur des com-
« mandants des écoles polytechnique, de cavalerie, d'appli-
« cation de l'artillerie et du génie, et du collège militaire de
« La Flèche. L'ensemble de ces suppléments forme une
« somme totale de 90,000 fr. »

« C'est ce qui a déterminé la proposition de réduction des 10,000 fr. ; car, nous le répétons, nous ne trouvions pas dans le chapitre IV, tous les éléments de cette somme. L'explication que vient de donner M. le Commissaire du Roi doit donc déterminer la Commission à revenir en ce point sur sa proposition, et à restituer au chapitre une somme de 2,083 fr.

« Ainsi, la Commission maintient sa proposition, non pas de retrancher quoi que ce soit sur le traitement actuel de ces officiers généraux, qu'on ne se méprenne pas, mais de ne pas accorder l'augmentation qui vous est demandée. Mais comme nous reconnaissons que nous avons été induits en erreur par les énonciations du budget lui-même, nous consentons à une restitution de 2,083 fr. ; par conséquent nous

portons la réduction à 7,917 fr., que nous vous prions de sanctionner. »

UN MEMBRE reconnaît combien les économies sont impérieuses, et il croit qu'on en aurait pu faire de plus larges dans l'organisation du Ministère. Mais il y a des économies qu'il répute déplorables, et celles qui portent sur les commandants des écoles militaires auraient, selon lui particulièrement ce caractère. Avant 1830, 10,000 fr. de frais de représentation, au lieu de 4,000 fr., étaient alloués aux commandants d'école, et cette somme était rigoureusement indispensable. Le commandant d'une école militaire n'est pas seulement en contact avec tous ses officiers, il reçoit la visite d'un grand nombre d'officiers étrangers qui viennent étudier nos institutions militaires. Ne point accorder ce qui est nécessaire, c'est limiter d'une manière fâcheuse le choix des Ministres, et l'orateur sait que plusieurs officiers généraux, très-capables de remplir cette haute mission, n'ont pu être désignés à raison de leur situation de fortune.

M. LE PRÉSIDENT annonce que, par suite de la rectification admise par M. le Rapporteur, la réduction diminuée de 2,083 fr. n'est plus que de 7,917 fr. C'est sur ce dernier chiffre qu'il va consulter la Chambre.

—La réduction de 7,917 francs est mise aux voix et adoptée.

UN MEMBRE fait observer que la Commission s'est préoccupée des effets de la loi du 4 août 1839, relative à l'état-major général de l'armée, des surcharges qui en résultent pour le Trésor et de l'avancement extraordinaire qu'assure aux colonels de l'armée le passage des officiers généraux dans le cadre de la réserve. En présence de cet état de choses, on s'est demandé s'il ne serait pas utile de placer l'armée de terre sur le même pied que l'armée de mer, et de proroger l'âge auquel les officiers généraux sortent du cadre d'activité. L'orateur désire savoir quelles sont à cet égard les intentions du Gouvernement.

M. LE PRÉSIDENT DU CONSEIL répond que lorsque la loi concernant l'armée de mer a été présentée à la Chambre, le

Gouvernement était disposé à présenter un projet de loi applicable à l'armée de terre, de manière à prolonger jusqu'à 65 ans le service des maréchaux de camp et celui des lieutenants généraux jusqu'à 68. Ce projet existe encore; mais il ne pourra pas être soumis à la Chambre dans cette session.

Un membre pense qu'il serait juste de traiter les maréchaux-de-camp comme les lieutenants généraux; de proroger leur activité jusqu'à l'âge de 65 ans, de même qu'on proroge celle des lieutenants généraux jusqu'à l'âge de 68 ans.

Un autre membre fait remarquer que des ordonnances ont constitué le cadre des divers grades, et que l'ordonnance relative à l'état-major a fixé à cent le nombre des chefs d'escadron. Or, il résulte des relevés qu'il a soigneusement faits, que ce nombre a été porté à 143, et qu'on a ainsi excédé les limites du cadre. Ce fait lui paraît de nature à provoquer des explications.

M. le Commissaire du Roi répond que le cadre du corps d'état-major n'a jamais été dépassé, même d'un seul officier; la Commission a confondu les officiers d'état-major avec les officiers hors cadre qu'il est impossible de ne pas avoir, puisque, pour le recrutement et la remonte, comme pour d'autres services, on n'a pas voulu créer d'officiers spéciaux.

M. le Rapporteur fera observer que la Commission ne s'est pas méprise sur ce point, elle a expliqué la différence : elle a dit qu'on pouvait avoir fait abus, pour créer des officiers d'état-major, de la promotion des officiers hors cadre.

M. le Commissaire du Roi explique que les officiers hors cadre ne sont pas pris parmi les officiers d'état-major; mais il y a certains services pour lesquels ces officiers hors cadre sont indispensables.

L'un des préopinants trouve que les explications ne sont pas suffisantes. Selon lui, les chefs d'escadron, hors cadre,

devraient figurer à leur corps, et il n'en a trouvé trace nulle part.

Un autre membre répond que la position des officiers hors cadre est formellement prévue par la loi de 1844.

— La Chambre adopte l'ensemble du chapitre 4, dont le chiffre est fixé à 17,426,727 francs.

Un membre dit que loi de 1822 et une ordonnance de 1838 ont posé les règles relatives à l'avancement dans le corps de l'intendance militaire. Pour être admis dans ce corps ou pour y obtenir de l'avancement, il faut figurer sur le tableau de présentation ou sur le tableau d'avancement, dressés par une commission spéciale de l'intendance. Si l'orateur est bien informé, il est arrivé, sous l'influence des circonstances politiques du début de la session actuelle, qu'une nomination aurait été faite en violation des règles établies. Un sous-intendant aurait été nommé intendant militaire sans avoir été préalablement porté sur le tableau d'avancement. L'orateur suppose qu'on croira devoir donner des explications à ce sujet.

M. le Président du conseil répond que le sous-intendant militaire qui a été nommé intendant avait été porté d'office par le Ministre lui-même sur le tableau d'avancement.

Le préopinant fait observer qu'aux termes des explications qui viennent d'être données, il n'y aurait plus de tableau d'avancement. Les prescriptions de la loi sont formelles ; elles s'appliquent aux intendants comme aux officiers de l'armée. Il est vrai qu'en ce qui concerne ces derniers il y a une exception relative aux aides-de-camp et aux officiers de mission ; mais la clause est limitative. La doctrine nouvelle qu'on veut faire prévaloir serait applicable à tous les corps de l'armée, et impliquerait la négation du tableau d'avancement.

M. le Président du conseil dit :

« C'est sans exception que l'application est faite à l'inten-

dance militaire comme à toute l'armée. Le Ministre de la guerre ne peut pas avoir des droits moindres que les inspecteurs généraux. C'est lui qui décide sur toutes leurs propositions, qui les annule ou les confirme. Sans cela, il n'y aurait pas réellement de présentation, il n'y aurait point de classement, il n'y aurait point de tableau.

« Ce droit, tous mes prédécesseurs en ont joui. En le pratiquant, je n'ai pas cru et je ne crois pas encore avoir dérogé à aucun principe, à aucun règlement, à aucune ordonnance, à aucune loi. »

Un membre dit que ce qu'on a pratiqué dans cette circonstance procède du principe en vertu duquel le Ministre a, de sa propre autorité, donné naguère un complément aux élèves admis dans les écoles militaires.

Le préopinant se bornera à faire remarquer que l'Administration elle-même a senti l'irrégularité de sa décision. Car, bien qu'il y eût un emploi d'intendant militaire vacant, elle n'en a pas fait remplir les fonctions par le nouveau titulaire. L'intendant qui venait d'être promu a été mis en disponibilité, et l'on a fait remplir l'emploi par un sous-intendant.

On passe au chapitre 5, qui est ainsi conçu :

« Gendarmerie, 20,020,154 fr. »

— Adopté.

CHAPITRE VI.

« Subvention à la ville de Paris pour la garde municipale, 1,997,006 fr. »

— Adopté.

CHAPITRE VII.

« Recrutement et réserve, 674,750 fr. »

La Commission a proposé, sur ce chapitre, une réduction de 200,000 fr.

M. LE COMMISSAIRE DU ROI fait observer qu'on avait demandé 200,000 francs dans la prévision que la réserve serait réunie dans les chefs-lieux des départements. Ces réunions devant entraîner des dépenses trop considérables, on y a renoncé, et le Gouvernement ne demande plus que 200,000 francs, qui sont nécessaires pour des appels qui seraient faits tous les six mois.

M. LE RAPPORTEUR dit :

« Dans les explications que nous avons eues avec M. le Ministre de la guerre au sujet de cette réduction, nous n'avions d'abord proposé qu'un retranchement de 180,000 francs. Au moment où nous avions ces explications, les comptes de 1843 n'étaient pas encore entre nos mains. Aussitôt qu'ils nous ont été distribués, nous avons remarqué qu'on n'avait pas fait emploi du crédit, et qu'on n'avait dépensé que 1,364 fr. 64 cent. ; cela ne devait donc pas nous déterminer à accorder le crédit de 200,000 fr. Au même instant, nous reconnaissions que, sur les crédits ordinaires, il y avait eu excédant de 14,557 fr. 28 cent.; la conséquence était donc qu'il n'y avait pas lieu d'accorder le crédit de 200,000 francs, puisqu'il y aurait d'ailleurs des ressources suffisantes pour le service ordinaire, et au besoin pour quelques dépenses relatives à la réserve.

M. LE COMMISSAIRE DU ROI dit que la dépense, bien que minime, doit être prévue.

Il insiste sur la demande de 200,000 francs.

UN MEMBRE demande ce qu'on entend par réserve : il se plaint de l'inutilité des efforts tentés jusqu'à présent pour constituer une véritable réserve d'armée ; il ne peut consentir à donner ce nom à une inscription de soldats en congé, disséminés dans les départements.

— La réduction de 200,000 francs proposée par la Commission est mise aux voix et adoptée.

—La Chambre adopte également le chiffre du chapitre réduit à 474,750 francs.

CHAPITRE VIII.

« Justice militaire, 608,934 fr. »

UN MEMBRE s'étonne de voir disséminés dans quatre chapitres différents du budget de la guerre, les crédits qui se rapportent aux pénitenciers et à la justice militaire. Cette classification lui paraît abusive. Il se plaint en outre du retard apporté à l'élaboration du code pénal militaire. Une Commission a été, depuis longtemps, chargée de coordonner les dispositions dont l'ensemble est destiné à former ce code. Il voudrait entrevoir l'époque où cette promesse serait enfin réalisée, et il lui semble qu'on atteindrait plus sûrement et plus promptement ce but, en procédant par voie de révisions partielles.

UN DEUXIÈME MEMBRE répond que le code pénal militaire se composera de 4 ou 500 articles. Un travail aussi compliqué exige beaucoup de soins, de méditations et de temps.

LE PRÉOPINANT fait observer que plusieurs Commissions ont été déjà formées et dissoutes.

UN MEMBRE dit que le code actuel est un assemblage incohérent de lois qui ne reposent sur aucun principe fixe, sur aucune base certaine. Il a été fait en temps de guerre et pour la guerre, et c'est ainsi qu'on a été conduit à appliquer la peine de mort à une multitude de faits qui ne constituent en réalité que des délits purement disciplinaires. Ces dispositions exorbitantes ne devaient pas survivre à la guerre, et pourtant, toutes les tentatives de réforme qui ont été faites jusqu'à présent n'ont produit aucun résultat. Il serait temps, selon l'orateur, de soustraire nos soldats aux lois exceptionnelles de 93 : leur application entraîne toutes sortes de difficultés et d'inconvénients : ou les tribunaux militaire re-

culent devant la rigueur de ces lois; où la clémence royale est obligée d'en adoucir les effets. C'est ainsi que dans le cours de l'année, sur 3,785 condamnations prononcées, il a été accordé 1,242 grâces; et que sur 129 condamnations capitales, il y a eu 124 commutations de peines. Le Gouvernement lui-même reconnaît la nécessité de mettre un terme à un état de choses essentiellement provisoire. Comme l'un des préopinants, l'orateur est d'avis qu'il conviendrait de procéder par voie d'améliorations partielles.

Un deuxième membre s'étonne du silence que garde le Ministère au sujet d'une question si importante. Selon lui, nulle réforme n'est plus urgente, et il croit qu'on devrait se hâter de pourvoir au plus pressé par la présentation de projets de loi en 15 ou 20 articles, destinés à corriger les abus les plus graves. Souvent des questions préjudicielles qui se rattachent à l'état des personnes sont soumises aux conseils de guerre et de révision, et il arrive la plupart du temps que ces conseils ne croient devoir pas même répondre aux conclusions prises par les défenseurs. Un tel état de choses paralyse les droits de la défense.

Un troisième membre pense que le Ministère ne saurait se refuser à une explication, il importe que l'on sache si l'intention du Gouvernement est de saisir prochainement les Chambres d'un code pénal militaire. Le silence dans lequel on se retranche est d'autant plus étrange, qu'en 1840, on déclarait le travail à peu près terminé et on allait même jusqu'à annoncer que les Chambres en seraient prochainement saisies.

Un autre membre rappelle qu'il a déjà invoqué la sollicitude du Gouvernement et de la Chambre en faveur des *greffiers près des* conseils de guerre. L'insuffisance du traitement qui leur est alloué est telle qu'il y a nécessité et urgence de venir à leur secours : et comme chaque année le budget de la justice militaire présente des excédants, l'o-

rateur voudrait qu'on fît servir ces résidus à l'amélioration du sort des greffiers.

Le chapitre 8 est mis aux voix et adopté.

CHAPITRE IX.

Habillement et campement, 147,763,431 fr.

La Commission a proposé sur ce chapitre des réductions dont l'ensemble monte à 2,502,766 fr.

M. LE PRÉSIDENT consulte d'abord la Chambre sur diverses réductions partielles qui sont consenties par le Gouvernement : l'une de 2,363,940 fr., porte sur les approvisionnements de réserve, l'autre de 20,000 fr., sur les approvisionnements de siége, une troisième de 97,477 fr., sur les compagnies d'ouvriers; mais 86,787 fr. seulement, sont imputables sur le crédit du chapitre 9.

Ces réductions sont mises aux voix et adoptées.

M. LE PRÉSIDENT appelle ensuite la délibération sur une réduction de 11,073 fr. applicable à l'École de Saumur.

M. LE COMMISSAIRE DU ROI a la parole, il dit :

« Messieurs, le Gouvernement vous doit une explication en ce qui touche l'organisation de l'école de Saumur.

« Ce n'est pas là une de ces organisations périodiques, comme on l'a dit dans le rapport, car on n'a pas touché à l'école de Saumur depuis 1825.

« Dans l'organisation qui vous est soumise, les augmentations portent principalement sur trois choses : le personnel des officiers, le personnel des sous-officiers et brigadiers et le nombre des chevaux de manége.

« Pour le personnel des officiers, votre Commission s'est convaincue qu'il faudrait l'augmenter de trois capitaines. Cette nécessité reconnue, la nécessité d'augmenter les sous-officiers et brigadiers s'est également fait sentir. Quant à huit maréchaux des logis et neuf brigadiers d'escadron qui

sont demandés, c'est pour mettre les escadrons à Saumur en harmonie avec les régiments. On ne demande pas plus que le service n'exige dans ces régiments de cavalerie, et ils sont aussi nécessaires à Saumur que dans les régiments.

« Restent les chevaux de manège. L'école n'est pas seulement destinée à instruire les officiers ; elle est destinée aussi à instruire les sous-officiers et brigadiers. On a reconnu que l'instruction hippique était une chose importante pour les sous-officiers qui la reportent dans les régiments. C'est dans ce but qu'on a voulu augmenter les chevaux de manège. A cette occasion la Commission a fait un reproche au Gouvernement au sujet de 35 chevaux qui existent à Saumur ; elle a dit : vous voyez comme on utilise les crédits de remonte.

« Je vais donner une explication sur ces 35 chevaux.

« En 1843, il y a eu à Saint-Cyr une nomination extraordinaire de sous-lieutenants. Il y a eu 35 sous-lieutenants envoyés de Saint-Cyr à Saumur en sus du nombre. Il fallait les monter ; s'ils étaient entrés dans des régiments, ces régiments auraient supporté la dépense des chevaux nécessaires ; mais étant entrés à Saumur, il a fallu les monter.

« Telles sont les observations générales que j'avais à faire sur le projet.

« Maintenant, je passerai aux 11,513 fr. qui appartiennent au chapitre 9 et dont la Commission demande le rejet. L'augmentation des sous-officiers et brigadiers, comme je l'ai dit tout-à-l'heure, a été nécessitée par la création de trois capitaines, consentie par la Commission, pour celle de trois maîtres d'armes et deux prévôts. Ces maîtres et prévôts existent à l'école, mais ils appartiennent au civil ; leur solde est portée au chapitre 26 ; mais on veut militariser cet emploi et on les a portés au chapitre 9.

« La réduction porte encore sur les maréchaux des logis, chefs instructeurs de musique : la Commission a reconnu la nécessité de les nommer adjudants ; il y a donc nécessité d'augmenter aussi leur traitement. Ce sont ces diverses dépenses qui se montent à 11,513 fr. demandés au budget de 1846. »

M. LE RAPPORTEUR répond :

« Messieurs, la Commission reconnaît comme le Gouvernement que les résultats obtenus à l'école de Saumur sont excellents, mais elle reconnaît aussi que l'instruction donnée dans les régiments est également très-bonne ; et c'est précisément par ces motifs qu'elle ne croit pas qu'il y ait nécessité, quant à présent, de modifier le régime actuel de l'école de Saumur, de l'étendre dans des proportions aussi considérables.

« M. le Ministre de la guerre, se plaçant toujours au point de vue isolé de son Ministère, ne regarde pas assez quelles sont les nécessités des services dans les autres départements ministériels. Mais la Commission, comme les Chambres, doit se placer à un autre point de vue, elle doit considérer l'ensemble d'abord, puis la nécessité, l'urgence des propositions individuelles ; or, à notre avis, il n'y a ici ni une telle nécessité, ni une telle urgence, qu'en présence de la situation du budget vous deviez y inscrire une nouvelle dépense considérable.

« Car, veuillez bien le remarquer, Messieurs, il ne s'agit quant à présent que d'une dépense de 61,000 et quelques cents francs ; mais, en réalité, si vous consentez à voter ce premier crédit, il faudra, pour compléter l'ensemble de la réorganisation proposée, que vous inscriviez annuellement 125,000 fr. de plus à votre budget à ajouter aux dépenses ordinaires déjà fort considérables qu'entraîne l'école de Saumur, puisqu'elles dépassent déjà 900,000 fr. Nous ne pouvons donc pas admettre, quant à présent, que cette somme soit indispensable pour l'instruction de notre cavalerie ; car, nous l'avons dit, et nous le répétons avec plaisir, cette instruction est excellente dans nos régiments ; et, sans contester qu'un jour peut-être nous ne puissions nous associer à cette proposition qui doit avoir pour résultat d'augmenter de 125,000 fr. la dépense permanente de l'école de Saumur, nous pensons qu'il faut attendre, d'une part, qu'on puisse démontrer à la Chambre la nécessité, dans l'intérêt du service, d'adopter la réorganisation qu'on nous propose aujour-

sont demandés, c'est pour mettre les escadrons à Saumur en harmonie avec les régiments. On ne demande pas plus que le service n'exige dans ces régiments de cavalerie, et ils sont aussi nécessaires à Saumur que dans les régiments.

« Restent les chevaux de manège. L'école n'est pas seulement destinée à instruire les officiers ; elle est destinée aussi à instruire les sous-officiers et brigadiers. On a reconnu que l'instruction hippique était une chose importante pour les sous-officiers qui la reportent dans les régiments. C'est dans ce but qu'on a voulu augmenter les chevaux de manège. A cette occasion la Commission a fait un reproche au Gouvernement au sujet de 35 chevaux qui existent à Saumur ; elle a dit : vous voyez comme on utilise les crédits de remonte.

« Je vais donner une explication sur ces 35 chevaux.

« En 1843, il y a eu à Saint-Cyr une nomination extraordinaire de sous-lieutenants. Il y a eu 35 sous-lieutenants envoyés de Saint-Cyr à Saumur en sus du nombre. Il fallait les monter ; s'ils étaient entrés dans des régiments, ces régiments auraient supporté la dépense des chevaux nécessaires ; mais étant entrés à Saumur, il a fallu les monter.

« Telles sont les observations générales que j'avais à faire sur le projet.

« Maintenant, je passerai aux 11,513 fr. qui appartiennent au chapitre 9 et dont la Commission demande le rejet. L'augmentation des sous-officiers et brigadiers, comme je l'ai dit tout-à-l'heure, a été nécessitée par la création de trois capitaines, consentie par la Commission, pour celle de trois maîtres d'armes et deux prévôts. Ces maîtres et prévôts existent à l'école, mais ils appartiennent au civil ; leur solde est portée au chapitre 26 ; mais on veut militariser cet emploi et on les a portés au chapitre 9.

« La réduction porte encore sur les maréchaux des logis, chefs instructeurs de musique : la Commission a reconnu la nécessité de les nommer adjudants ; il y a donc nécessité d'augmenter aussi leur traitement. Ce sont ces diverses dépenses qui se montent à 11,513 fr. demandés au budget de 1846. »

tions présentées par plusieurs membres, la Chambre rejette de l'ordre du jour les quatre projets de loi relatifs à la navigation, aux divers ponts, au palais de justice de Lyon et de Bordeaux, et à un changement de circonscription électorale dans le département de Saône-et-Loire ; elle règle son ordre du jour ainsi qu'il suit :

Projet de loi relatif à l'arsenal d'Amiens.

Projet de loi concernant des travaux à exécuter dans divers Ministères.

Projet de loi concernant des travaux à exécuter à l'hôtel de la Présidence de la Chambre des Députés.

Projet de loi sur les ports.

Projet de loi relatif au bassin de Saint-Nazaire.

Projet de loi relatif à la correspondance transatlantique.

Projet de loi concernant les rades de Toulon et de Port-Vendres.

Projet de loi relatif à la cathédrale de Paris.

Projet de loi relatif aux chemins de fer de Nantes et de Strasbourg.

Projet de loi sur les canaux.

Projet de loi concernant la vente des poisons.

Projet de loi relatif aux embranchements de chemin de fer de Dieppe, Fécamp et Aix.

Projet de loi relatif au comptoir d'Alger.

Lettres de grande naturalisation accordées à M. le maréchal-de-camp de Perron.

Proposition de MM. Mauguin, Lasalle et Tesnières, tendant à réprimer la falsification des vins.

Projet de loi relatif à l'abrogation de l'art. 8 de la loi du 11 juin 1842.

Projet de budget des recettes pour 1846.

Un membre rappelle que l'usage de la Chambre, à la fin de chaque session, est de consacrer une ou deux séances à des rapports de pétitions. Il désirerait que cette faveur fût accordée à une pétition qui, à raison de son importance et du nombre des signataires, lui paraît mériter l'attention toute

particulière de la Chambre. Il veut parler de la pétition sur les travailleurs, et il fera remarquer qu'en présence de coalitions qui se multiplient tous les jours, il serait opportun et utile de traiter cette question.

UN AUTRE MEMBRE répond que la pétition soulève des questions extrêmement graves ; il ne pense pas que la Chambre puisse s'en occuper actuellement.

M. LE PRÉSIDENT fait observer que la Chambre sera ultérieurement appelée à statuer sur ce qui concerne les pétitions.

M. LE PRÉSIDENT est remplacé au fauteuil par M. *Lepeletier-d'Aunay*, l'un des vice-présidents de la Chambre.

On reprend la délibération sur le chapitre 9 du budget de la guerre.

M. LE PRÉSIDENT annonce qu'il va consulter la Chambre sur une réduction de 5,000 francs proposée par la Commission, et portant sur les chirurgiens élèves dans les hôpitaux.

UN MEMBRE regarderait comme un mauvais précédent le retranchement d'une partie du crédit parce que le Ministre ne l'aurait pas dépensé. La réduction que la Commission propose pourrait engager les Ministres à forcer, une autre fois, les crédits qui leur sont accordés.

Le Ministre, en offrant une légère indemnité aux jeunes étudiants sans fortune qui se destinent à soigner les soldats dans les hôpitaux, a pensé que, par ce moyen, il pourrait en avoir un plus grand nombre. Ces jeunes gens suivent des cours, passent des examens, et entrent dans l'armée s'ils sont jugés capables.

Suivant le désir de la Commission, les élèves qui veulent devenir chirurgiens sous-aides-majors, devraient être pris dans les classes plus instruites ; mais alors l'indemnité qu'on leur donne leur paraîtrait trop faible, et la Commission elle-

même n'arriverait pas au but qu'elle se propose en demandant une réduction.

L'orateur vote pour l'adoption du chiffre du Gouvernement.

M. le Rapporteur fera remarquer au préopinant qu'il est d'accord avec la Commission; seulement il se préoccupe d'une réduction de 5,000 francs qui affecterait le crédit de manière à gêner l'action du Ministre. La Commission répond que le crédit de 105,000 francs n'a jamais été employé, et que la proposition de réduction n'a eu lieu que comme sanction de l'opinion de la Commission, à savoir: qu'elle croyait qu'il ne fallait pas recruter tous les officiers de santé de l'armée seulement dans les écoles de perfectionnement de la guerre; qu'elle croyait qu'il y avait d'autres moyens de composer ce personnel, et qu'à son avis il fallait en demander une partie aux élèves sortis de nos grandes écoles et de nos facultés.

Qu'on se rassure quant au crédit; car, dans l'état, il y a, dans les 100,000 francs qui resteront, une somme suffisante pour donner satisfaction aux besoins qu'indiquait le préopinant.

M. le Commissaire du Roi a la parole; il dit:

« Messieurs, c'est en 1842 que vous a été proposé le crédit de 105,000 francs comme rémunération nécessaire à l'entretien de 225 chirurgiens sous-aides, reconnus nécessaires pour le recrutement du personnel de 1,377 officiers de santé de tout grade employés dans l'armée.

« Lorsque cette demande de crédit a été faite, on reconnut que les jeunes gens qui se destinent à la carrière de la chirurgie militaire ne sortaient pas généralement de familles fortunées, et que, lorsque ces jeunes gens étaient obligés de faire un stage gratuit de trois ans dans les hôpitaux, leurs familles ne pouvaient les soutenir. Un encouragement était donc nécessaire. Quelques familles se déterminèrent à envoyer leurs enfants en 1842; il y en eut un plus grand nombre en 1843,

un plus grand nombre encore en 1844. Un concours est annoncé pour le mois d'août prochain. Nous savons, par les correspondances que nous entretenons avec les recteurs des facultés et des académies, que le nombre des candidats sera considérable cette année ; nous avons donc l'espoir d'avoir en 1845 les élèves qui nous sont nécessaires.

« Nous vous demandons de ne pas nous obliger à repousser ceux qui se sont préparés à venir concourir dans deux mois, parceque M. le Ministre de la guerre les a provoqués.

« L'essai a été fait d'appeler dans les rangs de la chirurgie militaire des étudiants dont l'éducation est un peu plus complète que celle de nos élèves. Beaucoup de ces jeunes gens, après avoir servi quelque temps, ont renoncé à cette carrière. Des hommes d'un âge déjà fait, ayant contracté des habitudes autres que celles de la chirurgie militaire, nous ont quittés.

« Dès lors, nous avons dans un personnel déjà insuffisant des vides, des vacances, et c'est cette année que nous espérons les combler. La sollicitude de M. le Ministre a été vivement émue sur la manière de composer le personnel des officiers de santé militaires. Le conseil de santé est chargé, au retour de ses inspections, de faire un rapport sur la manière de recruter les officiers de santé.

« M. le Ministre s'est réservé de consulter les facultés de médecine sur la marche qui devrait être adoptée. Je prierai donc la Chambre de ne pas décourager les jeunes gens qui se destinent à la carrière militaire, de ne pas faire ce retranchement de 5,000 francs. Il est peu considérable, mais il suffirait pour éloigner douze jeunes gens de cette partie du service, et ce serait très-fâcheux. »

Un membre demande en vertu de quels titres certains officiers de santé parviennent, au moyen de permutations judicieusement combinées, à ne pas quitter la garnison de Paris. Cette faveur accordée à quelques privilégiés inspire à beaucoup d'autres le dégoût de leur carrière.

L'orateur ajoute que si chacun savait qu'à son tour et par

son mérite, il peut parvenir aux premiers emplois, on aurait beaucoup plus d'élèves dans les écoles.

M. LE COMMISSAIRE DU ROI répond que les emplois de professeurs s'obtiennent par le concours, ce qui est une garantie donnée aux officiers de santé.

UN MEMBRE dit que la Commission a soulevé une question délicate, celle de savoir si le Gouvernement doit recruter les officiers de santé de l'armée, non plus seulement dans les hôpitaux militaires, mais parmi les étudiants des facultés. Selon lui, la Chambre ne peut être saisie par voie indirecte d'une question de cette nature, et la Commission lui paraît avoir procédé d'une manière peu régulière. Il ne saurait admettre comme légitime une réduction dont l'objet serait de forcer la main de l'Administration et d'engager l'opinion de la Chambre. Il croit que le retranchement ne peut être régulièrement motivé que par l'appréciation des besoins du service.

M. LE RAPPORTEUR dit :

« Il ne dépend pas de moi de déclarer que la Commission retranche les 5,000 fr. tout simplement, parce qu'elle croit que 100,000 fr. suffisent ; ce serait méconnaître la pensée de la Commission ; son opinion est suffisamment expliquée dans le rapport ; je n'ai pas mission de revenir sur cette opinion. Il appartient à tout le monde ici de discuter l'esprit et les termes de ce rapport. Le préopinant a toute liberté à cet égard ; je suis prêt à lui répondre, et je lui dis tout d'abord, que nous croyons qu'il est bon d'appeler dans le service de santé de l'armée, outre les élèves provenant des écoles d'instruction et de perfectionnement de la guerre, des élèves pris dans les facultés. Il y a là un élément nécessaire, indispensable, à introduire dans le service de santé pour élever, s'il se peut, le niveau de cette science si utile à l'humanité. Nous persistons donc à croire qu'il y a là un point de vue utile indiqué ; aussi je ne me crois pas autorisé à faire la concession qu'on me demande. »

— La réduction de 5,000 fr. est mise aux voix, elle n'est pas adoptée.

UN MEMBRE applaudit à l'intention manifestée par le Gouvernement et la Commission, d'assimiler des soldats en garnison dans les départements, à ceux de Paris, pour ce qui concerne les vivres-pains, mais il croit qu'il ne suffirait pas d'une augmentation de crédit, d'un surcroît de sacrifices pour atteindre le but qu'on se propose. Il y a dans la fabrication des causes d'infériorité dont il faut se rendre compte pour y apporter remède; et, à ce sujet, l'orateur signalera un four modèle qui a été construit aux portes de la capitale, et dont il s'attache à faire ressortir l'heureuse influence sur la fabrication du pain. Grâce à une chaleur constante, on obtient, par ce procédé, non-seulement de notables économies, mais un pain beaucoup meilleur. Une Commission a été nommée par M. le Ministre de la guerre; les expériences faites sous ses yeux ont produit les résultats les plus satisfaisants. L'orateur prie M. le Ministre de vouloir bien accélérer les travaux de cette Commission, ainsi que la décision qui en sera la suite.

UN AUTRE MEMBRE appellera l'attention de la Chambre sur un fait qui a plus d'importance à ses yeux que des économies à réaliser; il veut parler de la stricte exécution des lois, et il croit que le premier devoir de la Chambre est de veiller à leur exécution. La loi du 14 avril 1832 a fixé l'avancement des officiers; son article 12 porte que les deux tiers des grades de lieutenant et de capitaine seront donnés à l'ancienneté de grade. Cette clause est impérative; il n'y est dérogé que dans un cas prévu par l'article 20 qui réduit à moitié la part de l'ancienneté dans les corps placé en présence de l'ennemi.

En 1838, pour l'exécution de cette même loi, il est intervenu une ordonnance dont l'article 49 stipule, que les adjudants-majors, les trésoriers et officiers d'habillement

seront pris parmi les capitaines, mais qu'ils pourront être aussi choisis parmi les lieutenants. Le même article ajoute que les lieutenants promus à ces emplois seront immédiatement investis du grade de capitaine en dehors des tours d'avancement, et que, dans tous ces cas-là, les nominations ne compteront pas dans le tour au choix.

L'orateur pose en fait qu'il y a là une dérogation manifeste aux prescriptions de la loi de 1832.

En consultant l'état indicatif des nominations de capitaine dans la cavalerie, il a remarqué qu'on n'avait fait figurer hors tour que les promotions au grade d'adjudant-major, et il a vu qu'en 1840, le nombre des nominations hors tour s'élevait à *trente*, tandis que les nominations au choix, régulièrement faites, n'ont été que de *vingt-huit*; il est vrai que dans les années suivantes, cette proportion a été décroissant; mais en relevant dans le journal militaire les nominations hors tour faites pendant les années 1840, 1841 et 1842 pour les fonctions de capitaine trésorier, de capitaine d'habillement et de capitaine instructeur, il est arrivé à ce résultat que sur 330 nominations, l'ancienneté qui aurait dû en obtenir 220 n'en a eu que 151, tandis que 179 nominations ont été attribuées au choix. L'orateur croit avoir le droit de dire que l'ordonnance a faussé complètement l'esprit et le texte de la loi de 1832, et il se plaît à espérer que M. le Ministre de la guerre regardera comme un devoir de rentrer dans les prescriptions de la loi.

M. LE COMMISSAIRE DU ROI répond :

« L'ordonnance de 1838 a dû nécessairement autoriser le Gouvernement à prendre pour les emplois spéciaux des lieutenants et non pas des capitaines, parce que très-souvent les capitaines ne réunissent pas les qualités nécessaires pour remplir ces fonctions ; mais, bien loin de violer la loi de 1832, on a cherché à y rentrer le plus possible, et toutes les fois qu'il y a eu des nominations proposées et qu'il y a eu à la fois des capitaines et des lieutenants, ce sont toujours les

capitaines qui ont été nommés par le Ministre, afin de rentrer le plus possible dans la loi de 1832.

« On remarquera d'ailleurs que les chiffres cités par la Commission vont en diminuant d'une manière évidente. Ainsi vous trouvez trente-neuf nominations en 1840 et huit en 1842.

« On a cité les années 1840 et 1841. Ces années ne devaient pas être citées parce qu'il y a eu alors une organisation nouvelle qui n'a pas permis de s'astreindre absolument aux dispositions de la loi de 1832. »

Un membre ajoutera à ce qui vient d'être dit par M. le Commissaire du Roi, qu'une ordonnance rendue en exécution de la loi, ne constitue pas une violation de la loi. Celle dont il s'agit a été préalablement soumise aux délibérations de tous les comités d'armes du Ministère de la guerre. Si on avait plus mûrement étudié la loi de 1832, on aurait vu que cette loi a exclusivement attribué aux choix du Roi l'emploi de major. Cette décision a été motivée par la spécialité de situation et de connaissances que supposent ces fonctions : une analogie toute naturelle a conduit à l'application d'une règle à peu près semblable en ce qui concerne les adjudants-majors et diverses autres catégories d'officiers.

Un autre membre trouve que les explications données par M. le Commissaire du Roi, sont de beaucoup préférables à celles du préopinant, qui lui paraît s'être appliqué à justifier la violation de la loi.

Le préopinant répond qu'il n'a pas cherché, comme on le prétend, à établir qu'on a eu raison de violer la loi. Ce qu'il croit avoir prouvé, c'est que l'ordonnance et la loi ne faisaient qu'un.

L'un des membres précédemment entendus, s'étonne qu'on veuille ériger en principe ce que M. le Commissaire du Roi n'avait dû moins considéré que comme une excep-

tion. On tranche la question par la question. Il avait été établi que l'ordonnance était une violation manifeste de la loi ; on répond que la loi et l'ordonnance ne font qu'un. On prétend tirer argument de ce qui se pratique pour les majors ; mais précisément parce que la loi a posé l'exception dans un cas qu'elle définit, il n'était pas possible d'étendre l'exception à d'autres cas. L'analogie dont on parle n'existe pas ; les fonctions d'adjudant-major sont pénibles, plus que difficiles, et on ne persuadera à personne qu'il y a disette de candidats pour ce grade. M. le Commissaire du Roi a compris que l'ordonnance en elle-même, ne pouvait être défendue ; et il s'est attaché à prouver que l'Administration s'était constamment appliquée à rentrer de plus en plus dans les prescriptions de la loi. Les chiffres que l'orateur a posés, les résultats qu'il a énoncés doivent avoir prouvé que l'exception, malheureusement, était devenue la règle.

L'ordonnance de 1838 n'est pas l'œuvre du Ministère actuel, et l'orateur comprend qu'au milieu du mouvement compliqué des affaires, cette question ait passé inaperçue ; mais ce qu'il ne concevrait pas, c'est qu'alors qu'une violation de la loi est signalée, l'Administration ne considérât pas comme un devoir de rentrer dans les limites de la légalité. Qu'importent les avis de tous les comités consultatifs ; rien ne peut prévaloir contre l'évidence. L'orateur croit que la question mérite toute l'attention du Gouvernement et de la Chambre.

M. le Président du conseil répond :

« Les observations que le préopinant a présentées à la Chambre seront certainement prises en considération par le Ministre de la guerre ; mais je suis surpris que ces observations aient porté sur une arme qui, par sa spécialité, pouvait en quelque sorte autoriser le Ministre à faire des choix conformément à l'ordonnance de 1828. Il a dit lui-même qu'il avait pris au hasard l'arme de la cavalerie. En effet,

dans la cavalerie, il y a eu le nombre indiqué par lui, pour les trois années 1840, 1841 et 1842, de 51 choix d'adjudants-majors faits hors tour. Mais s'il avait pris les chiffres dans l'infanterie, il aurait vu que, dans ces trois années, il n'y en a eu que 26 sur 448 au choix ; il aurait vu que, dans l'artillerie, il n'y en a eu qu'un seul en 1840, qu'il n'y en a pas eu du tout en 1841, et qu'il n'y en a eu que 4 en 1842 ; il aurait vu également que dans le génie il n'y en a pas eu du tout hors tour.

« Ainsi que je le disais tout-à-l'heure, c'est par la nécessité de pourvoir, dans la cavalerie, aux divers services d'adjudants-majors, de capitaines d'habillement ou d'instructeurs, qu'on a été obligé de prendre des officiers capables, en s'appuyant sur l'ordonnance de 1838. Voilà le seul motif qui a fait agir ainsi, et cela prouve à la Chambre que ce n'est pas une règle, mais qu'il y a eu nécessité de procéder de cette manière.

Le préopinant fera remarquer que ses observations se sont particulièrement portées sur la cavalerie, précisément parce que cette arme est celle qu'adoptent de préférence les jeunes gens appartenant à des familles qui sont le plus en mesure de compter sur la faveur ; il lui semble d'ailleurs qu'en raison même de la composition des corps d'officiers dans la cavalerie, il ne serait pas plus difficile d'y trouver des adjudants-majors que dans les corps de l'artillerie et du génie, où l'on a su pourvoir à ces emplois sans enfreindre les prescriptions de la loi.

M. le Commissaire du Roi fera remarquer que l'exemple que citait l'orateur est particulier à la cavalerie, parce que le mouvement des adjudants-majors est plus général que dans les autres corps : un capitaine peut, quand il veut, quitter l'emploi d'adjudant-major pour prendre le commandement d'un escadron. Ce mouvement donne lieu à des nominations plus nombreuses.

— La Chambre continue sa délibération à demain.

— La séance est levée.

Signé SAUZET, *Président*,

LACROSSE, DE L'ESPÉE, BOISSY-D'ANGLAS, DE LAS-CASES, *Secrétaires*.

Collationné :

Le Secrétaire-Rédacteur,

Signé D. LAGARDE.

ANNEXES.

Nos 194 — 205.

(N° 194.)

Chambre des Députés.

SESSION 1845.

PROJETS DE LOIS

Relatifs à de nouvelles délimitations de communes dans les départements ci-après :

AVEYRON,
LOIRET,
LOIR-ET-CHER,
MORBIHAN,
PYRÉNÉES (BASSES-),
SARTHE,

PRÉCÉDÉS

DES EXPOSÉS DES MOTIFS,

PRÉSENTÉS

PAR M. LE MINISTRE SECRÉTAIRE D'ÉTAT AU DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR.

Séance du 12 Juin 1845.

Aveyron.

Exposé des motifs du projet de loi tendant à ériger en commune la section de Viala-du-Pas-de-Jaux, distraite de la commune de Lapanouse-de-Cernon (Aveyron).

MESSIEURS,

La commune de Lapanouse-de-Cernon, département de l'Aveyron, renferme dans son périmètre la section de Viala-du-Pas-de-Jaux, qui formait anciennement une commune distincte de 1,854 hectares, avec 314 habitants.

Cette section a été placée sous l'administration de la municipalité de Lapanouse, par un arrêté préfectoral de l'an IX, qu'a sanctionné une ordonnance royale d'une date récente.

En établissant cette circonscription territoriale, qui donne à la commune de Lapanouse un territoire fort vaste à administrer, on ne se dissimulai pas les inconvénients qui pourraient en résulter mais on était contraint à cette mesure par la situation financière de la section de Viala-du-Pas-de-

Jaux, dont les revenus n'auraient pas permis d'entrenir une municipalité distincte.

Le partage des communaux et le fermage d'une partie des biens attribués à Viala, ayant élevé les ressources administratives de cette section, les autorités et les conseils électifs de l'Aveyron proposent de séparer deux communes dont la réunion nuit à la facilité des communications, et entrave la marche régulière des affaires.

Les deux territoires n'ayant été joints que sous l'empire de circonstances particulières, il paraît, en effet, naturel de les séparer du moment que ces circonstances n'existent plus.

Le conseil municipal de Lapanouse voudrait conserver l'importance que la circonscription actuelle donne à sa commune, et conteste les avantages de la séparation. Mais les avis favorables nous paraissent mieux fondés, et nous espérons que la Chambre donnera son approbation à une mesure que la situation topographique des deux localités nous paraît rendre nécessaire.

Voici, Messieurs, le texte du projet que le Roi nous a chargés de soumettre à vos délibérations.

PROJET DE LOI.

LOUIS-PHILIPPE,

Roi des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Nous avons ordonné et ordonnons que le projet de loi dont la teneur suit, soit présenté en notre

nom, à la Chambre des Députés, par notre Ministre secrétaire d'Etat de l'intérieur, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article premier.

La section de *Viala-du-Pas-de-Jaux* est distraite de la commune de *Lapanouse-de-Cernon*, canton de Cornus, arrondissement de Saint-Affrique, département de l'Aveyron, et érigée en commune distincte, dont le chef-lieu est fixé à *Viala-du-Pas-de-Jaux*.

En conséquence, la limite entre les communes du *Viala-du-Pas-de-Jaux* et de *Lapanouse-de-Cernon*, est fixée dans la direction indiquée par la ligne ponctuée R S du plan annexé à la présente loi.

Art. 2.

Les dispositions qui précèdent auront lieu sans préjudice des droits d'usage ou autres qui seraient respectivement acquis.

Les autres conditions de la distraction prononcée seront, s'il y a lieu, ultérieurement déterminées par des ordonnances du Roi.

Donné, etc.

Loiret.

Exposé des motifs du projet de loi tendant à réunir à la commune de Villorceaux des sections distraites des communes de Cravant et de Tavers (Loiret).

MESSIEURS,

La circonscription territoriale des communes de Tavers, de Cravant et de Villarceaux, département du Loiret, est fort irrégulière. Plusieurs parties du territoire des deux premières communes semblent, par leur situation topographique, former une dépendance naturelle de Villorceaux. Pour rectifier les limites et pour donner aux habitants un centre administratif avec lequel ils puissent avoir de faciles communications, il convient de rattacher à Villorceaux les hameaux de Villevert et de Villemarceaux, distraits de Cravant, et les hameaux de Loynes et de Grottes, distraits de Tavers. C'est une perte de 310 hectares et de 75 habitants pour la première de ces communes; de 161 hectares et de 32 habitants pour la seconde; mais l'une et l'autre sont vastes, peuplées et florissantes, et reste-

ront telles après le changement. Aussi les objections de ces communes n'ont aucun caractère sérieux. Toutes deux même avaient d'abord donné leur adhésion, et le conseil municipal de Cravant est le seul qui, depuis, ait formulé une opposition non fondée. Les avantages de la nouvelle circonscription, depuis longtemps réclamée par les habitants des quatre villages, ont été reconnus par les autorités administratives et les conseils électifs d'arrondissement et de département. Pour les obtenir, une mesure législative est nécessaire, et voici, Messieurs, le texte du projet que le Roi nous a chargés de soumettre à votre approbation.

PROJET DE LOI.

LOUIS-PHILIPPE, etc.

Article premier

La limite entre les communes de *Tavers*, de *Cravant* et de *Villorceaux*, canton de Beaugency, arrondissement d'Orléans, département du Loiret, est fixée d'après le liseré bleu tracé au plan annexé à la présente loi.

En conséquence, les terrains teintés en rose et en jaune audit plan, sont distraits, savoir : les terrains teintés en rose, de la commune de Cravant; le terrain teinté en jaune, de la commune de Tavers, pour être réunis à la commune de Villorceaux.

Art. 2.

Les dispositions qui précèdent auront lieu sans préjudice des droits d'usage et autres qui pourraient être respectivement acquis.

Les autres conditions de la distraction ordonnée seront, s'il y a lieu, ultérieurement déterminées par une ordonnance du Roi.

Donné, etc.

Loir-et-Cher.

Exposé des motifs du projet de loi tendant à changer la circonscription des cantons de Neung et de Romorantin (Loir-et-Cher), sur le territoire des communes de Montrieux et de Vernou.

Messieurs,

Le Roi nous a chargés de soumettre à votre approbation un projet de loi dont les dispositions tendent à changer la circonscription des cantons de Neung et de Romorantin (Loir-et-Cher), sur le territoire des communes de Montrieux et de Vernou.

Cette dernière commune a autrefois reçu comme annexe le territoire de l'ancienne commune de Villeneuve, qui est coupé en deux parties inégales par le cours de la riviére du Beuvron. Le but du projet de loi est de distraire de Vernou pour la réunir à Montrieux, toute la partie de ce territoire située sur la rive gauche de cette rivière.

Quoiqu'un pont ait été récemment établi sur le Beuvron, cette partie du territoire est plus rapprochée de Montrieux qúe de Vernou, et la nouvelle délimitation sera plus convenable, plus apparente et plus régulière.

De plus, et c'est la circonstance principale qui a donné lieu au projet, on fera profiter les populations de Montrieux et du territoire à distraire, d'un legs de 12,000 fr. qui n'a été laissé à la commune de Montrieux qu'à la condition expresse que le territoire de l'ancienne commune de Villeneuve situé à la gauche du Beuvron, serait réuni à cette commune.

Ce vœu, qui se rattache à une mesure bonne en elle-même, ne pourrait qu'être favorablement accueilli. Aussi, à l'exception du vote du conseil municipal de Vernou, tous les avis tendent à l'adoption du projet.

L'exécution de cette mesure ne portera aucun préjudice à la commune de Vernou ; car bien que l'on doive lui enlever 536 hectares et 78 habitants, cette commune conservera une étendue de 3,253 hectares et 531 habitants. Il n'y a donc pas lieu de renoncer, par suite de l'opposition de son conseil, aux divers avantages que doit procurer la distraction proposée.

Voici, Messieurs, le texte du projet :

PROJET DE LOI.

LOUIS-PHILIPPE, etc.

Article premier.

La limite entre la commune de *Montrieux*, canton de Neung, arrondissement de Romorantin, département de Loir-et-Cher, et la commune de Ver-

nou, canton et arrondissement de Romorantin, est fixée par le cours principal du Beuvron. En conséquence, le territoire compris entre le Beuvron et l'ancienne limite teintée en rose au plan annexé à la présente loi, est distrait de la commune de *Montrieux* et réuni à la commune de *Vernou*.

Art. 2.

Les dispositions qui précèdent auront lieu sans préjudice des droits d'usage qui pourraient être respectivement acquis.

Les autres conditions de la distraction ordonnée seront, s'il y a lieu, ultérieurement déterminées par une ordonnance du Roi.

Donné, etc.

Morbihan.

Exposé des motifs du projet de loi tendant à réunir à la commune de la Trinité, une section de la commune de Mohon (Morbihan).

Messieurs,

Le territoire de la commune de la Trinité, chef-lieu de canton, dans le département du Morbihan, est extrêmement resserré par la commune de Mohon. Il en résulte que quelques rues du bourg de la Trinité se prolongent en dehors de son territoire administratif, ce qui produit une délimitation contraire à tous les principes de l'Administration.

Le conseil municipal de la Trinité a demandé que l'on remédiât à cet inconvénient, et tous les avis, même celui du conseil municipal de Mohon, ont été unanimes pour reconnaître qu'il était nécessaire d'agrandir le territoire de cette commune, dont le périmètre n'enferme que 102 hectares. Mais les avis ont différé quant à l'étendue du terrain à lui rattacher.

Réunir à la Trinité les 1,138 hectares et les 532 habitants qu'elle demande, ou même les 1,114 hectares et les 419 habitants accordés par le conseil général, serait occasionner un trop grand préjudice à la commune de Mohon, en la faisant déchoir du rang

où elle est placée par le chiffre de sa population. Le projet auquel on s'est arrêté n'enlève à cette commune que les terrains qui, par leur proximité, peuvent être regardés comme une dépendance naturelle de la Trinité. Ces terrains n'ont qu'une étendue de 113 hectares; ils ne renferment que 125 habitants, et peuvent être cédés sans inconvénient par la commune de Mohon, qui a un territoire de 6,524 hectares et 3,111 habitants.

Cette opération restreinte, mais suffisante, s'écartant des vœux présentés par les principaux conseils électifs, a besoin, pour être exécutée, du concours du pouvoir législatif. Nous avons pris les ordres du Roi, et nous venons soumettre à la Chambre le projet de loi dont je vais avoir l'honneur de vous lire le texte.

PROJET DE LOI.

LOUIS-PHILIPPE, etc.

Article premier.

Le territoire indiqué par une teinte bleue foncée au plan annexé à la présente loi, est distrait de la commune de *Mohon*, canton de la Trinité, arrondissement de Ploërmel, département du Morbihan, et réuni à la commune de la *Trinité*, même canton.

En conséquence, la limite entre les communes de la *Trinité* et de *Mohon*, est fixée par le liseré jaune du dit plan.

Art. 2.

Les dispositions qui précèdent auront lieu sans préjudice des droits d'usage et autres qui pourraient être respectivement acquis.

Les autres conditions de la distraction ordonnée seront, s'il y a lieu, ultérieurement déterminées par une ordonnance du Roi.

Donné, etc.

Basses-Pyrénées.

Exposé des motifs du projet de loi tendant à supprimer la commune de Serres et à en partager le territoire entre les communes de Saint-Jean-de-Luz et d'Ascain (Basses-Pyrénées).

MESSIEURS,

La commune de Serres, département des Basses-Pyrénées, ne renferme que 146 habitants sur un territoire de 620 hectares, et ses revenus ne produisent qu'une somme de 27 fr.; il est donc impossible d'y trouver les éléments d'une bonne administration municipale.

La situation topographique de cette commune, limitrophe de Saint-Jean-de-Luz et d'Ascain, exige qu'en la supprimant, on partage le territoire entre ces deux communes, afin de ne pas donner une configuration irrégulière à celle des deux qui recevrait intégralement la commune supprimée. D'ailleurs, le ruisseau d'Etcheverria, qui partage en deux parties à peu près égales le territoire de Serres, permettra de donner à Saint-Jean-de-Luz et à Ascain, une délimitation stable et naturelle.

Les conseils municipaux de Saint-Jean-de-Luz et

d'Ascain ont, mais sans motifs fondés, refusé cet agrandissement de territoire.

C'est pour vaincre la résistance de ces conseils, que nous venons, après avoir pris les ordres du Roi, soumettre à l'approbation de la Chambre une mesure commandée par la situation de la commune de Serres, et qui ne saurait être préjudiciable aux intérêts des communes de Saint-Jean-de-Luz et d'Ascain.

Voici, Messieurs, le texte du projet de loi dont les dispositions sont conformes aux propositions des autorités administratives et des conseils électifs d'arrondissement et de département.

PROJET DE LOI.

LOUIS-PHILIPPE, etc.

Art. premier.

La commune de Serres, canton de Saint-Jean-de-Luz, arrondissement de Bayonne, département des Basses-Pyrénées, est supprimée. Une partie est réunie à la commune de Saint-Jean-de-Luz, chef-lieu de canton, et l'autre partie à la commune d'Ascain, même canton.

La limite entre les communes de Saint-Jean-de-Luz et d'Ascain est fixée par le ruisseau dit Etcheverria, indiqué par un liseré jaune au plan annexé à la présente loi.

Art. 2.

Les dispositions qui précèdent auront lieu sans

préjudice des droits d'usage et autres qui pourraient être respectivement acquis.

Les autres conditions de la réunion ordonnée seront, s'il y a lieu, ultérieurement déterminées par une ordonnance du Roi.

Donné, etc.

Sarthe.

Exposé des motifs du projet de loi tendant à réunir à la commune de Coulaines une section de la commune de Sargé (Sarthe).

MESSIEURS,

La section de Saint-Ouen qu'administre la commune de Sargé, département de la Sarthe, formait, avant 1813, une commune particulière. Quoique la réunion de cette commune à Sargé remonte à une époque déjà éloignée, la fusion n'est pas devenue complète, et les habitants de la section n'ont cessé de représenter les inconvénients qui résultent pour eux de leur réunion à Sargé. L'éloignement, le mauvais état des chemins, d'anciennes habitudes, tout contribue à restreindre au strict nécessaire les relations entre la section et le chef-lieu.

Déjà cet état des choses a motivé un changement dans les rapports religieux des habitants. La plus grande partie de la section de Saint-Ouen, celle où se trouve la population demeurée presque étrangère à Sargé, vient d'être rattachée à la paroisse de Coulaines, commune avec laquelle ceux de Saint-Ouen entretiennent des relations journalières dues au voisinage des localités et à la facilité des communications.

Les autorités administratives ont pensé qu'il était convenable de compléter cette modification,

en rattachant ces mêmes portions de territoire à la municipalité de Coulaines de manière à faire coïncider les deux circonscription, communales et ecclésiastiques.

Si on refusait cette dernière faveur aux habitants de Saint-Ouen, leur position, loin d'être améliorée, deviendrait plus fâcheuse : obligés de se transporter pour les mêmes actes tantôt à Sargé tantôt à Coulaines, ils regretteraient plus que jamais le temps où ils formaient une commune indépendante.

Contraints, faute de ressources, de renoncer aux avantages d'une administration distincte, ces habitants peuvent au moins justement prétendre à obtenir une circonscription territoriale plus conforme à leurs intérêts.

Le conseil général, en appuyant d'un vote négatif l'opposition du conseil municipal de Sargé, nous a paru avoir cédé à des préoccupations peu fondées; car on ne saurait avoir la crainte d'affaiblir, par le changement projeté, la commune de Sargé, qui, même après la distraction des 260 hectares et des 243 habitants de Saint-Ouen, restera une des plus étendues et des plus populeuses du département. Coulaines, au contraire, n'ayant que 131 hectares et 394 habitants, verra sa position améliorée, ce qui facilitera évidemment la marche régulière de l'administration.

Les objections soulevées par le projet ne nous semblent donc pas de nature à devoir le faire abandonner. Les documents mis sous vos yeux vous feront sans nul doute partager cette opinion. Nous espérons donc que vous accorderez un vote favorable au texte de la loi que, d'après les ordres du Roi, nous venons soumettre à votre approbation.

PROJET DE LOI.

LOUIS-PHILIPPE, etc.

Article premier.

La section dite de *Saint-Ouen* est distraite de la commune de *Sargé*, située 1er canton du Mans, département de la Sarthe, et réunie à la commune de *Coulaines*, même canton.

En conséquence la limite entre ces deux communes est fixée par le liseré jaune du plan annexé à la présente loi.

Art. 2.

Les dispositions qui précèdent auront lieu sans préjudice des droits d'usage et autres qui pourraient être respectivement acquis.

Les autres conditions de la distraction ordonnée seront, s'il y a lieu, ultérieurement déterminées par une ordonnance du Roi.

Donné au palais des Tuileries, le 12 juin 1845.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur,

Signé : DUCHATEL.

(N° 195.)

Chambre des Députés.

SESSION 1845.

PROJET DE LOI

Tendant à autoriser le département du Puy-de-Dôme à contracter un emprunt,

PRÉCÉDÉ

DE L'EXPOSÉ DES MOTIFS,

PRÉSENTÉ

PAR M. LE MINISTRE SECRÉTAIRE D'ÉTAT AU DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR.

Séance du 12 Juin 1845.

MESSIEURS,

L'établissement thermal du Mont-Dore, ne peut plus suffire aujourd'hui à sa destination; chaque année les propriétés médicales de ces eaux attirent un plus grand nombre de malades. Dès 1838, le conseil général du Puy-de-Dôme s'est préoccupé du projet d'agrandir cet établissement; mais le vote qui

intervint resta sans effet, par suite de diverses circonstances.

Dans sa dernière session, le conseil a, de nouveau, reconnu la nécessité de mettre à exécution un projet dont l'utilité était devenue plus incontestable encore; il a demandé, en conséquence, que le département soit autorisé à contracter un emprunt de 80,000 fr.

Pour ne point parler de quelques travaux accessoires, la partie essentielle du projet consiste dans la construction d'un bâtiment spécialement destiné aux bains de vapeur, et appropriée aux différentes formes sous lesquelles on fait usage de ces sortes de bains.

La dépense, pour l'ensemble des travaux, étant évaluée à 110,000 francs, et le chiffre de l'emprunt ne devant s'élever qu'à 80,000 francs, le conseil a affecté au paiement de cet excédant de dépense la moitié d'une somme de 60,000 francs, que le Ministère de la guerre s'est engagé à rembourser au département en 1846.

Quant à l'amortissement et au service des intérêts du capital emprunté, le conseil a pensé que, dans un délai de dix années, il y serait facilement pourvu au moyen de l'excédant de recettes que réalise annuellement l'établissement du Mont-Dore.

Comme vous le voyez, Messieurs, il ne s'agit point de créer pour le département du Puy-de-Dôme des charges nouvelles, mais, au contraire, de développer un établissement dont l'amélioration ne peut que contribuer à la richesse et à la prospérité du département lui-même.

Nous venons donc, Messieurs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi dont la teneur suit :

PROJET DE LOI.

LOUIS-PHILIPPE,

ROI DES FRANÇAIS,

A tous présents et à venir, salut.

Nous avons ordonné et ordonnons que le projet de loi dont la teneur suit, sera présenté en notre nom à la Chambre des Députés, par notre Ministre secrétaire d'État de l'intérieur, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article premier.

Le département de Puy-de-Dôme est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite, dans sa session de 1844, à emprunter une somme qui ne pourra dépasser 80,000 fr., et qui sera exclusivement consacrée aux travaux d'agrandissement de l'établissement thermal du Mont-Dore.

Cet emprunt aura lieu avec publicité et concurrence, et à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser

quatre et demi pour cent. Toutefois, le préfet du département est autorisé à traiter de gré à gré, avec la Caisse des dépôts et consignations, à un taux d'intérêt qui ne soit pas supérieur à celui ci-dessus.

Art. 2.

Il sera pourvu au service des intérêts et à l'amortissement du capital emprunté, au moyen de l'excédant annuel des revenus sur les dépenses de l'établissement thermal du Mont-Dore.

Donné au palais des Tuileries, le 12 juin 1845.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre Secrétaire d'Etat au département de l'intérieur,

Signé DUCHATEL.

(N° 196.)

Chambre des Députés.

SESSION 1845.

RAPPORT

FAIT

*Au nom de la Commission * chargée d'examiner le projet de loi tendant à affecter des crédits pour l'achèvement de différents canaux.*

PAR M. LE MARQUIS DE DALMATIE,

Député du Tarn.

Séance du 12 Juin 1846.

MESSIEURS,

Les canaux de 1821 et de 1822, estimés, dans l'origine, à 180 millions, en ont coûté 288, et la Chambre se souvient des nombreuses discussions qui se sont reproduites sur ce sujet. Lorsque, quinze ans plus tard, l'Administration des ponts-et-chaussées

* Cette Commission est composée de MM. le général Schneider, Etienne, Saglio, Chaix d'Est-Ange, Chégaray, de l'Espée, Muret de Bort, le marquis de Dalmatie, Cerfberr.

vint présenter aux Chambres de nouveaux et importants projets pour nos ports à améliorer, nos rivières à rendre navigables, de nouveaux canaux à ouvrir, elles se préoccupèrent, tout d'abord, des graves mécomptes auxquels les précédents travaux avaient donné lieu, et elles demandèrent à l'Administration quelle garantie elle offrait, que ces mécomptes ne se renouvelleraient pas. L'Administration donna alors les assurances les plus formelles que les nouveaux projets avaient été scrupuleusements étudiés, et qu'elle n'aurait point de nouveaux reproches à encourir. Cependant, elle vient vous demander, aujourd'hui, plus de 63 millions de crédits supplémentaires pour cinq travaux seulement estimés, dans le principe, à 92 millions.

Diverses causes sont alléguées par l'exposé des motifs comme ayant contribué à une aussi considérable augmentation de dépenses. De ces causes, les unes sont spéciales à chacun des travaux, les autres sont générales et s'appliquent à tous dans une plus ou moins grande proportion. Parmi celles-ci l'Administration cite, en première ligne, le renchérissement considérable de la main-d'œuvre, ainsi que des indemnités de terrains.

Ce dernier est produit par l'accroissement de la valeur de la propriété qui s'est élevée avec la richesse publique; il n'est pas également prouvé que les dispositions de la loi qui régit aujourd'hui l'expropriation pour cause d'utilité publique aient produit le même effet.

Mais il est une cause qui a contribué plus que toutes les autres à l'augmentation des dépenses. Cette cause est l'habitude prise par l'Administration des ponts-et-chaussées de remanier complète-

ment les projets, de leur faire subir les plus graves altérations, au point d'en changer quelquefois même la nature et la destination, d'exécuter en un mot d'autres projets que ceux qui avaient été primitivement convenus, et auxquels des crédits réguliers avaient été ouverts, et de le faire à elle seule, de sa seule autorité.

ous concevons que, dans l'exécution d'un travail, il se présente des circonstances qui ne permettent pas de s'en tenir rigoureusement, et sur tous les points de détails, aux projets primitifs. Ainsi, une nouvelle exploration aura fait connaître la mauvaise qualité d'un sol sur lequel on devait fonder et qui, d'abord, semblait bon; une enquête ou des observations nouvelles auront fait découvrir qu'un plus ample débouché devait être laissé à une rivière; en cours d'exécution, des accidents fortuits, imprévus, et de force majeure, auront dérangé les travaux. Mais telles sont loin d'être les causes qui ont le plus influé sur les continuels changements de projets de la part de l'Administration. Sur les canaux, le tracé a été allongé pour satisfaire à tels ou tels intérêts plus ou moins sérieux, et dont l'Administration des ponts-et-chaussées s'est constituée le seul juge. Des écluses, des ponts, des maisons, une foule de dépenses accessoires ont été ajoutées. L'utilité de quelques unes de ces dépenses peut il est vrai se justifier au fond; mais dans tous les cas, le mode de procéder était irrégulier, car l'Administration n'a pas qualité pour décider à elle seule des dépenses qui peuvent être prévues. Enfin d'autres dépenses, et ce sont même les plus considérables, sont d'une utilité plus contestable;

sous aucun prétexte, elles ne pouvaient être soustraites à l'examen préalable des pouvoirs législatifs.

Que le conseil général des ponts-et-chaussées soit le juge compétent lorsqu'il s'agit du détail des constructions, et que des questions d'art sont seules à examiner, nous ne prétendons pas lutter de science avec les hommes spéciaux; mais s'il s'agit de faire passer un canal par un lieu plutôt que par un autre, dans un but commercial ou industriel, d'en faire un canal maritime ou une simple navigation intérieure, de faire, à un projet, telles ou telles additions pour le rendre plus commode et plus complet, ces questions cessent d'être de la compétence du conseil général des ponts-et-chaussées, et ce n'est surtout pas sur un avis de ce conseil que l'Administration peut être autorisée à sortir des règles qui sont imposées à toutes les autres branches des services publics. L'administration des travaux publics ne peut pas, par privilège, être affranchie de ces règles; et quel serait l'utile travail auquel se livreraient nos Commissions de finances lorsqu'elles examinent longuement et péniblement les moindres articles des dépenses proposées par les Ministres, lorsqu'elles opèrent des retranchements sur toutes les branches des services, au risque, quelquefois, d'en gêner l'action, lorsqu'avec tant de peines et tant de débats elles s'efforcent ainsi de rapprocher nos finances de l'équilibre, si l'administration des ponts-et-chaussées était investie du droit de renverser, au moment le plus inattendu, la balance si laborieusement ajustée?

Il n'y a pas d'organisation ni de force financière qui pût y suffire. Ce qui se passe aujourd'hui démontre au Gouvernement, aussi bien qu'à

vous, Messieurs, la nécessité d'y porter un prompt remède.

Il ne nous appartient pas de dire quel doit être ce remède, notre tâche ne s'étendait pas aussi loin, jusqu'à des questions d'organisation toujours si difficiles, et qui le sont peut-être ici plus que partout ailleurs. Mais lorsque le cours du travail dont nous avons été chargés par la Chambre, nous amène à reconnaître, par une suite d'observations, qu'il doit exister dans une administration un défaut organique qui menace, s'il n'y est pas efficacement pourvu, de continuer à nous reproduire les mêmes sujets de plaintes, notre devoir est de le signaler à la Chambre et au Gouvernement. C'est ainsi qu'une grande lacune nous a paru exister, dans la constitution de l'administration des travaux publics. Cette administration est composée d'hommes, presque sans exception, éminents par leur savoir, leur zèle et leur haute probité, qui ont rendu et rendent tous les jours au pays de grands services, et auxquels nous nous empressons de rendre individuellement toute justice; mais ces mêmes hommes forment un corps qui a, comme tous les corps exclusifs, ses défauts; c'est ainsi qu'il a celui d'être, avant tout, préoccupé de l'art et de la science; les questions financières, commerciales et économiques, ne sont, pour lui, que secondaires, et nous ajouterons qu'il est dans la force des choses qu'il en soit ainsi.

Cependant, c'est ce même corps qui compose à lui seul l'Administration des travaux publics, rien n'y balance son influence et son action, seul il y pèse de tout son poids; à côté de lui, les finances, l'économie publique n'ont aucun représentant. Est-il à lui seul suffisant pour les représenter? Nous ne

le pensons pas. Le corps des ponts-et-chaussées est pour l'Etat un précieux instrument d'exécution ; mais là doit se borner son rôle ; il lui reste encore à agir dans une sphère bien assez vaste. C'est parce qu'il en est sorti que ces énormes dépenses supplémentaires pèsent aujourd'hui sur nos finances, que nous nous trouvons en présence de travaux entrepris dans des proportions qui ne sont pas justifiées par leur utilité, de travaux ébauchés sur de longues lignes dont aucune partie n'est même près de son achèvement. C'est encore ainsi que les Chambres sont placées dans l'alternative forcée de voter des fonds pour une portion de travail d'une utilité contestable, ou qui eût pu être ajournée, de faire, par exemple, un double emploi par la juxta-position d'un canal et d'un chemin de fer, et de conférer ainsi une faveur excessive à certaines portions du territoire, tandis que d'autres se plaignent d'être négligées, ou de se résoudre au sacrifice de plusieurs millions qui resteraient dépensés en pure perte, d'abandonner des travaux plus ou moins avancés, quelques-uns, même, terminés, et de donner ainsi le double spectacle, peu digne d'un Gouvernement sérieux, de la versatilité de nos projets et des ruines modernes que nous aurons parsemées autour de nous.

Si telle est aujourd'hui la situation, si les Chambres auxquelles on a si tardivement recours n'ont pas été prévenues en temps utile, les occasions en ont-elles manqué à l'Administration ? Chaque année le Ministère des travaux publics est venu demander aux Chambres d'inscrire au budget des sommes afférentes aux travaux entrepris en vertu des lois spéciales; chaque année il publie un compte

de la situation des travaux; chaque année il a ainsi eu l'occasion d'exposer aux Chambres l'état réel des choses et de les entretenir des nouvelles prévisions. Il est d'ailleurs impossible de supposer qu'il ait fallu l'entier épuisement des crédits ouverts pour que l'Administration se soit aperçue, pour la première fois, qu'elle se trouverait en déficit de 30 millions sur un canal et de 25 sur un autre.

L'Administration des ponts-et-chaussées n'a certainement pas fait le calcul qu'elle amènerait les choses au point où elles en sont aujourd'hui, au point où, comme nous l'avons dit, les Chambres se trouvent placées, et où leur vote n'est presque plus libre. Mais si elle n'a pas fait le calcul, elle n'en a pas moins suivi la marche, et elle l'a suivie parce qu'elle était sur une pente dangereuse, et parce qu'elle n'avait à côté d'elle rien qui la retînt sur cette pente. Il est plus que probable que si à côté du corps des ponts-et-chaussées il y eût eu dans l'administration des travaux publics les éléments que nous indiquions plus haut comme indispensables à sa constitution, nous n'aurions pas aujourd'hui de si légitimes plaintes à élever.

La suite de ce rapport nous fournira encore l'occasion de vous faire remarquer que quelques uns des fâcheux résultats que nous aurons à signaler à votre attention, proviennent de l'inexécution des ordres et des vices du système d'inspection et de contrôle dans le service intérieur du corps des ponts-et-chaussées. Il est urgent de remédier à ces inconvénients aussi bien qu'aux précédents. Nous ne dissimulons pas ce que cette tâche a de difficile, et les obstacles qu'elle rencontrera; mais nous espérons que la sollicitude du Gouvernement,

éveillée comme celle des Chambres, sur les dangers d'un état de choses qui s'est beaucoup trop longtemps prolongé, saura les surmonter. Nous attendons particulièrement de M. le Ministre des travaux publics qu'il y consacre ses efforts les plus vigilants et les plus fermes; dans l'intérêt même de l'importante administration qu'il dirige, c'est le premier service qu'il puisse lui rendre.

Nous présenterons maintenant à la Chambre le détail des questions qui lui sont soumises.

CANAL DE LA MARNE AU RHIN.

Le canal de la Marne au Rhin a été entrepris en vertu de la loi du 3 juillet 1838. Lorsque cette loi fut discutée à la Chambre, il fut établi, par le rapport même de la Commission, que la base de ce travail était une étude faite, en 1826, par M. Brisson, pour le compte d'une Compagnie qui avait pensé à en demander la concession. Cette étude avait déjà 12 années de date, et avait même été faite d'une manière assez succincte; elle était beaucoup moins avancée que l'avant-projet, qui fut présenté en même temps, du canal latéral à la Garonne; cependant la Chambre n'hésita pas à sanctionner de son vote cette grande entreprise. Elle fut, surtout, frappée de la position toute spéciale du canal de la Marne au Rhin. Tandis, en effet, que les autres canaux ne sont, en général, que la navigation d'une seule vallée ou la réunion de deux celui-ci avait, dans son parcours, cette propriété unique de traverser les bassins de plusieurs rivières, dont la navigation pouvait être facilement améliorée, telles que la Meuse, la Moselle et la Sarre, sans compter les cours d'eaux secondaires, tels que l'Ornain ou la Meurthe, et de leur servir ainsi de base; tandis que, par ses deux points extrêmes, il aboutissait d'un côté à Vitry, où se réunissent déjà la navigation vers le Hâvre, par la basse Marne et la Seine, la navigation vers la Belgique, par le canal qui va à Reims; enfin la navigation projetée vers la Haute-Marne, et peut-être même

la Saône, et de l'autre, à Strasbourg, sur ce fleuve qui est la grande artère de la Suisse, de toute l'Allemagne occidentale et de la Hollande.

M. Brisson avait estimé à 40 millions cette vaste entreprise; pour tenir compte des différences qui devaient résulter, soit de la date déjà ancienne des études, soit de ce qu'elles n'avaient pas été tout-à-fait assez complètes, on y ajouta 5 millions. Mais cette estimation était encore bien loin de la vérité, car il en faut aujourd'hui 30 de plus. L'Administration explique cette énorme erreur par plusieurs causes. Nous les examinerons successivement.

Ce qu'avance l'exposé des motifs du renchérissement de la main-d'œuvre et de la propriété est exact. Pour en donner un exemple, on produit des relevés faits dans un bureau d'enregistrement de l'arrondissement de Toul, qui est au centre de la ligne. Les prix des ventes comparés à la contribution foncière se sont, de 1826 à 1841, accrus dans la proportion de 7 à 16. Il est cependant probable que le renchérissement n'a pas été partout aussi considérable.

Il résulte également de tableaux fournis, que le prix de la main-d'œuvre s'est, de 1826 à 1841, élevé en moyenne de 42 pour 100.

L'élévation du chiffre des indemnités s'accroît, en outre, de ce que beaucoup de constructions, ainsi que beaucoup d'usines se sont élevées depuis 1826, et de ce que la nouvelle loi d'expropriation a obligé d'acquérir de nombreuses parcelles en dehors de la ligne des travaux; cette cause eût suffi pour augmenter déjà l'évaluation de M. Brisson. Mais elle

n'a pas été la seule, et les projets primitifs ont subi soit pour le tracé, soit pour les dimensions, de nombreuses modifications qui ont porté, de 1,476 à 1,661 hectares, la superficie des terrains à acquérir.

Le tracé du canal a d'abord été allongé de près de 20 kilomètres qui portent en entier sur la première partie comprise entre la Marne et Nancy. Une première portion d'environ 3,400 mètres est justifiée.

Elle représente la distance entre Vitry, d'où partaient les études de M. Brisson, et le confluent de la Saulx, dans la Marne, où aboutit le canal latéral à cette rivière. Il en est de même d'une augmentation de longueur de 1,500 mètres, particulièrement au passage de la Meuse, motivée par des considérations d'art. Mais nous remarquons qu'au point de partage entre l'Ornain et la Meuse, le tracé a été allongé d'abord de 11,350 mètres, parce que l'on a changé la position du souterrain et qu'on l'a reportée vers l'amont des vallées; ensuite parce que, sur une longueur de 3,250 mètres, on a rendu navigable, aux mêmes dimensions que le canal, la rigole d'alimentation d'Houdelaincourt, apportant les eaux de l'Ornain au biez de partage.

Cette disposition a été prise, nous dit-on, pour rapprocher le canal des nombreuses usines situées dans cette partie, et déférer à un vœu du conseil général de la Meuse, ainsi qu'à des demandes faites par le département de la Haute-Marne. Nous ferons ici l'observation que de pareilles considérations, quoique répondant à un but d'utilité, étaient loin d'être suffisantes pour autoriser l'Administration à décider à elle seule cette augmentation de dépenses.

Il ne paraît même pas que l'on ait agité alors la question d'appeler à y contribuer ceux en faveur de qui elle était faite. Il est vrai que l'on a supprimé 250 mètres de longueur au souterrain du biez de partage, et la nécessité d'un souterrain pour la rigole d'alimentation.

Le profil du canal a également été augmenté, et sa superficie moyenne, par mètre courant, a été portée, comme l'exposé des motifs en donne le détail, de 45 mètres 49 cent., projet de M. Brisson, à 56 mètres 63 centim., c'est-à-dire augmenté d'un quart. Les marche-pieds ont été élargis, des banquettes ont été établies, des talus ont été dressés d'après des pentes plus douces; le canal a été conservé à toute sa largeur et avec ses chemins de halage sous les ponts, dans les tranchées et sur les remblais, où M. Brisson ne lui avait laissé qu'une seule voie.

Le prix des souterrains s'est élevé de 664 fr. par mètre courant à 1,504 fr. en moyenne. Le souterrain de Mauvages, au biez de partage de l'Ornain, s'élève même à 1,587 francs, ce qui fait ressortir le prix des autres à 1,394 fr. Cette augmentation tient d'abord à l'élévation du prix de la main-d'œuvre, puis au changement des dimensions. Quoique les souterrains aient été laissés à une seule voie, leur hauteur a été augmentée de 1 mètre 20 centimètres, et leur largeur, au plafond, de 1 mèt.; une banquette de halage a été ajoutée, de sorte que la section transversale a été portée de 38 mètres à plus de 52.

Ces diverses dispositions peuvent être bonnes, car les dimensions étaient tellement réduites dans

le projet de M. Brisson, qu'il ne restait pas de place suffisante pour le déplacemeut de l'eau, ni de l'air, si le bateau était haut chargé. La suppression de la banquette de halage et la nécessité de se haler à la main sur une chaîne, rendaient le service encore plus difficile et plus lent. Il en serait résulté à chaque instant des encombrements, et la surveillance eût été impossible.

Tous les ouvrages d'art ont éprouvé la même augmentation; les principaux sont : les écluses, au nombre de 180, avec une chute moyenne de 2 mètres 62 cent., et sur lesquelles l'augmentation est de 3,900,000 fr., les ponts aqueducs, dont le nombre a été augmenté de 90, et sur lesquels l'accroissement de dépense est de 950,000 fr.; les ponts de communication sur le canal, augmentés en nombre de 33, et en dépense de 477,000 fr.; les maisons d'éclusiers et de gardes qui, de 40, ont été portées à 183, avec accroissement de dépense de 658,000 fr.

Sur ces divers articles, l'augmentation était prévue depuis longtemps et, dès que les projets de détails ont été rédigés; l'administration doit en avoir eu tous les éléments en main depuis plusieurs années; dès lors, elle devait en référer aux Chambres et s'y faire autoriser par de nouveaux crédits.

Des nouveaux projets non encore entrepris, le plus considérable est une augmentation de réservoirs et de rigoles d'alimentation; il s'élève à 4 millions 463 mille francs, sur lesquels le premier biez de partage situé entre l'Ornain et la Meuse figure à lui seul pour 3,400,000 fr.

Il en est de même des étanchements pour les filtrations qui se manifesteront particulièrement

dans la première partie où l'on traverse de mauvais sols; M. Brisson n'avait évalué cet article qu'à deux cent cinquante-six mille francs; il est porté à deux millions neuf cent trente-cinq mille francs.

Nous considérons maintenant la situation actuelle des travaux, sur les deux parties du canal, qui se divisent à Nancy, ou plutôt à la Neuveville, située à 4 kilomètres au-dessus, parce que c'est le point où commence le grand biez inférieur de 17 kilomètres de longueur, qui est déjà entièrement terminé de ce côté, et parce que, si ce biez ne recevait plus son alimentation par les Vosges, il faudrait lui en procurer une dans la Meurthe. Sur la première partie du confluen de la Saulx à la Neuveville, les dépenses faites s'élèvent déjà à...... 25,139,000f.

Celles restant à faire à	21,515,000
Ce qui portera la dépense totale à	46,654,000

Sur la longueur qui est de 173,500 mètres sans y comprendre les 3,250 mètres en cours d'exécution de l'embranchement d'Houdelaincourt, et où 203 écluses rachètent une chute sur les deux versants de 271 mètres, savoir :

73 écluses rachetant 187 mètres, sur le versant de la Marne, et 130 écluses rachetant 84 mètres sur le versant de la Meuse et de la Moselle, 110,300 mètres sont terminés, 48,900 sont en cours d'exécution, et 14,300 ne sont pas encore entrepris. Ces derniers se composent des traversées de Vitry et de Toul, et d'une longueur de 10,000 mètres vis-à-vis le confluent de la Moselle et de la Meurthe. Cette dernière a été retardée pour travailler simultanément au canal et au chemin de fer.

Sur la deuxième partie du canal dont les travaux ont été frappés d'ajournement l'année dernière, de la Neuveville à Strasbourg, les dépenses faites s'élèvent déjà à 12,976,000f

Et celles restant à faire à 15,370,000

Total de l'estimation	28,346,000f

La situation des travaux comprenait, l'année dernière, au moment de la suspension :

Travaux terminés	59,000 m.
— En cours d'exécution.	36,500
— Non commencés	45,500
Total	141,000 m.

Ces diverses catégories de travaux ne se suivent pas avec ordre. Ainsi, on trouve d'abord 19,200 mètres non commencés, puis, 34,000 mètres en cours d'exécution, dont une partie très-avancée, puis le grand biez de partage des Vosges, qui a 29,200 mètres de longueur, terminé; le grand souterrain d'Archswiller, qui est percé dans toute sa longueur de 2,300 mètres, eût été achevé dans cette campagne ; on trouve ensuite 9,000 mètres non entrepris, puis 7,000 mètres terminés, etc., etc. Les chutes sont rachetées du côté de Nancy, 69 mètres 53 c. par 26 écluses, et du côté de Strasbourg, 130 mètres 56 c. par 54 écluses.

L'alimentation du biez de partage est des plus abondantes. Indépendamment des immenses réservoirs que fournissent les étangs de Gondrexange et de Rechicourt, on y fait rendre les eaux des deux Sarre et de la Bièvre ; en outre, on peut ver-

ser dans les deux branches du canal, d'un côté le Sanon, et de l'autre la Zorn.

La principale question que la Commission ait eu à examiner, et que la Chambre ait à résoudre, est celle qu'a posée le vote de l'année dernière, vote qui a suspendu les travaux entre Nancy et Strasbourg. La Chambre a été frappée, alors, de ce qu'il semblait y avoir d'exagéré à construire à la fois, sur la même ligne, un canal si coûteux, et un chemin de fer, qui étaient même juxta-posés dans la plus grande partie de leur tracé. Elle a voulu prendre le temps d'examiner si, pour éviter double dépense, il ne conviendrait pas d'arrêter le canal à Nancy, et de se borner au chemin de fer entre cette ville et Strasbourg. La question subsidiaire a été, en outre, posée de savoir si l'on ne pourrait pas utiliser pour le chemin de fer les travaux déjà faits, dans cette partie, pour le canal.

En demandant l'achèvement du canal, l'exposé des motifs se livre à une longue discussion sur les chemins de fer et les canaux, de laquelle il conclut que les uns et les autres répondent à des besoins différents, que le chemin de fer est destiné aux voyageurs et aux communications rapides, mais chères, tandis que le canal, qui peut transporter à beaucoup meilleur marché, est seul convenable pour les marchandises de grand encombrement, telles que les houilles, les bois, les matériaux divers qui sont moins affectés par le temps employé que par la cherté du transport. Cette discussion a été reprise dans le sein de la Commission, et il y a été établi que si ces principes, ainsi posés d'une manière générale, pouvaient déjà être sujets à con-

troverse, lorsque l'on comparait un chemin de fer avec un canal, la question changeait de face lorsqu'il s'agissait de la juxta-position de ces deux voies de communication dans les conditions financières où leur exécution se trouve placée aujourd'hui, conditions qui consistent en ce que l'État doit supporter la plus grande partie de la dépense du chemin de fer et la totalité pour le canal, sans que l'on puisse appliquer à ce dernier un tarif suffisamment rémunérateur pour couvrir au-delà d'une très-faible portion de sa dépense. Nous reviendrons, plus loin, sur cette question du tarif.

D'un côté, l'on a dit que rien n'était plus facile que de faire transporter à un chemin de fer les marchandises encombrantes aussi bien que le ferait un canal; que jusqu'ici, il est vrai, les tarifs établis étaient beaucoup trop élevés, mais qu'en fait ils n'étaient pas appliqués, qu'il y avait de nombreux exemples de chemins de fer exécutés en entier aux frais des Compagnies, et qui savaient faire ces transports à des prix très-bas; qu'ainsi la houille était transportée par le chemin de fer de Mulhouse; la pierre par celui de Saint-Germain et par celui d'Alais; le plâtre par celui d'Orléans à 6 centimes. Le chemin de fer de Stockton à Darlington, le plus parcouru des chemins de fer anglais, transporte la houille au même prix, quoique ses retours se fassent à vide; nous savons, enfin, par l'exemple du chemin de fer de Rouen, ce que nous ignorions il y a peu de temps encore, à quel prix très-bas on parvient à y effectuer la locomotion. La dépense d'une locomotive ayant une puissance effective de 120 tonnes, n'y coûte que 1 franc 20 centimes

par kilomètre, et, avec les frais nécessités par l'usure des wagons, peut être portée à 1 franc 40 centimes; ce qui, si les transports étaient régulièrement alimentés à l'aller et au retour, ferait ressortir le prix de transport de la tonne à beaucoup moins de 6 centimes. Peut-être, malgré l'exemple du chemin de Darlington, trouverait-on ce prix trop réduit pour des chemins de fer qui n'auraient que cette ressource; mais lorsque d'autres considérations ont déjà déterminé la construction d'un chemin de fer, lorsqu'il existe déjà, lorsqu'il est muni de tout son capital, que toute son administration est montée et qu'il n'a plus de mise de fonds à faire; dans ces conditions, au moins, il est assuré de transporter les marchandises au simple prix de la locomotion, parce que le moindre bénéfice qu'il fera sur ce prix sera pour lui un produit net; enfin, comme puissance de circulation, le plus simple calcul fait voir combien il est facile de multiplier les convois sur un chemin de fer, et d'arriver ainsi à une quantité de transports qui ne le cèdera en rien à celle d'un canal.

Il y a plus, a-t-on ajouté; supposons que l'Etat, au lieu de dépenser à la fois cent millions pour le chemin de fer de Paris à Strasbourg, et 75 millions pour le canal, eût attribué ces 75 millions comme supplément au chemin de fer. Il est évident que la dépense de pose des rails et celle du matériel roulant, étant ainsi faite ou presque faite par l'Etat, et la Compagnie exploitante ne la supportant plus, le bénéfice que cette Compagnie ferait sur le transport des voyageurs, pourrait être appliqué à payer le transport d'une quantité correspondante de mar-

chandises, ou tout au moins à réduire le tarif de ce transport au taux le plus bas, et qu'on pourrait le lui imposer.

Il est hors de doute, en effet, que si l'on eût consacré au chemin de fer une somme double, on en eût fait un instrument plus complet, au lieu de deux instruments moins complets.

Aussi ne pouvons-nous souscrire aux arguments que développe l'exposé des motifs sur le service mutuel qu'un chemin de fer et un canal peuvent se rendre sur une même ligne. Nous croyons même que la Chambre les goûterait peu, et serait peu disposée à sanctionner la proposition qu'on viendrait lui faire, d'exécuter à la fois un chemin de fer et un canal sur une même ligne. Mais aller plus loin, et prétendre que le chemin de fer doit avoir, dans tous les cas, la supériorité sur le canal pour le transport des marchandises, qu'il peut faire ce transport à meilleur marché, ou même au même prix, est beaucoup plus contestable. On a souvent cité les canaux de la Belgique, qui transportent les houilles presqu'à l'exclusion des chemins de fer. De grandes controverses se sont, il est vrai, élevées sur ce point, et l'on a essayé plusieurs explications plus ou moins plausibles, pour l'interpréter; mais nous avons, en outre, sous les yeux, des renseignements authentiques qui donnent sur la circulation des chemins belges, pour le transport des marchandises, des renseignements instructifs.

En 1844, les chemins de fer belges ont transporté 404,421 tonnes de marchandises de grand encombrement, qu'on appelle, en Belgique, de pre-

mière classe, et, en France, de troisième. De ces marchandises, 73,000 tonnes environ ont été jointes aux convois de voyageurs, qui, en y ajoutant les marchandises des deux autres classes, celles de diligences, les bagages, etc., n'ont été, en moyenne, chargés qu'à 20 tonnes. Ainsi, les 73,000 tonnes de grosses marchandises ont été transportées presque pour rien, et, au prix de 8 centimes par kilomètre, ont produit une recette de 342,972 fr., qui a été presque un bénéfice net. Les 331,920 tonnes restantes ont été transportées par des convois spéciaux, et ont donné un produit de 1,562,488 f.

Les wagons loués et qui appartiennent à ce service, augmentent ce produit de........................	544,569
Total du produit...	2,107,057
La dépense totale d'exploitation a été de 2 fr. 32 c. par convoi et par kilomètre, et s'est élevée à...........	1,979,308
D'où il résulte que le bénéfice net n'a été que de..........................	127,749
C'est-à-dire que les frais d'exploitation ont été à peine couverts.	
Si l'on y ajoute les.............	342,972
de bénéfice fait sur les marchandises qui ont pu être ajoutées aux convois de voyageurs,	
Plus........................	812,708
pour 69,705 tonnes de marchandises des classes supérieures, et qui ont été également transportées par les convois de voyageurs, le bénéfice réalisé de..	1,283,629

quoique dû, presqu'en totalité, aux facilités qu'ont procurées les convois de voyageurs, ne présente pas même 1 pour cent du capital du chemin qui est de 144 millions.

La minorité de la Commission a fait des observations sur ce qui précède, et elle a désiré qu'elles fussent insérées au rapport. Sans contester les chiffres du tonnage et de la recette des marchandises transportées en Belgique par les chemins de fer, elle ne saurait admettre les déductions que l'on semble en faire découler. D'abord, le chiffre de 2 fr. 32 c., dépensé par convoi et par kilomètre, renferme autre chose que les frais de traction, d'entretien du matériel roulant et du personnel qui y est attaché; ce qui le prouve, c'est qu'en France, sur nos chemins de Bâle à Strasbourg, d'Alais, d'Orléans, de Rouen, avec 1 fr. 40 c., on satisfait à ces trois natures de frais. Si l'on veut se reporter au compte-rendu par la Belgique de son exploitation en 1844, on verra qu'elle comprend dans ces 2 fr. 32 c. des frais généraux d'administration qui sont indépendants du transport des marchandises, qui n'en sont pas la conséquence, et existeraient lors même que le chemin ne transporterait que des voyageurs.

Il convient à la Belgique de répartir les frais généraux sur les deux natures de transports, comme il pourrait lui convenir de n'attribuer à la marchandise que les dépenses spéciales qui lui sont propres. Cela ne change rien au fond des choses; ce qu'il faut reconnaître, c'est qu'on ne saurait, malgré le voisinage, malgré d'autres analogies, trouver sur les chemins de fer belges les règles que l'on vient

y chercher. En Belgique, les chemins de fer sont exploités avec des vues moins rémunératrices, avec beaucoup moins d'économie que si l'industrie privée en était chargée. On y cherche avant tout la satisfaction du public; les convois de voyageurs et ceux de marchandises y sont multipliés avec une grande prodigalité; d'où la conséquence que si l'on fait un départ pour 30 tonnes, quand on pourrait en charger sans plus de frais 120, c'est quadrupler bénévolement le prix de revient du transport. Que dirait-on, si, en France, on prenait pour type de ce que fera l'exploitation du grand chemin du Nord, les comptes du chemin de Lille à la frontière belge, qui va en faire partie; de ce que ce petit tronc exploité au compte du Trésor ne paye pas ses frais, faudrait-il en conclure que le chemin du Nord fera une ruineuse spéculation ?

A ces raisonnements, il a été répondu que l'on n'a jamais nié qu'un chemin de fer qui possède une grande circulation de voyageurs et qui fait de grands bénéfices, ne puisse appliquer ses bénéfices à couvrir les frais de transport des marchandises, qu'il lui était loisible, par exemple, de ne faire porter ses frais généraux que sur le service des voyageurs, et de décharger d'autant celui des marchandises. Mais ce procédé n'est applicable que dans le cas spécial qui a été posé, celui d'un chemin de fer sur lequel les marchandises ne sont qu'un accessoire; on ne peut surtout pas en conclure que l'on puisse en faire un principe général. Il y a, ou il y aura des chemins sur lesquels les deux services se balanceront, où même sur lesquels les marchandises l'emporteront sur les voyageurs; elles devront bien être

chargées dans ces divers cas de portion ou même de totalité des frais généraux. Si l'administration des chemins de fer belges charge les marchandises d'une portion de ses frais, elle fait ce qui devra être pratiqué dans le cas le plus général. Pour le chemin de fer de Paris à Strasbourg, par exemple, que nous considérons plus particulièrement ici, ou pour celui de Metz à Sarrebruck, il n'est pas probable qu'ils se trouvent dans les mêmes conditions que ceux de Rouen où d'Orléans, et que la circulation des voyageurs y soit telle qu'elle puisse supporter la totalité des frais généraux; une portion plus ou moins grande de ces frais devra être supportée par la marchandise.

Si l'on faisait un chemin de fer au lieu d'un canal de Sarrebruck à Gondrexange, la houille devrait y supporter la presque totalité des frais généraux, et si le chemin trouvait à rapporter quelques marchandises de Gondrexange à Sarrebruck, on pourrait leur appliquer le procédé dont on a parlé, celui de les décharger de toute participation aux frais généraux; c'est ainsi que le chemin d'Alais transporte la pierre qui est pour lui à la place d'un retour à vide. C'est le cas spécial dont on ne peut tirer, comme déduction, une conséquence générale.

On dit que l'Administration belge, qui est une Administration publique, n'exploite pas ses chemins comme le ferait une Compagnie. Il y a du vrai dans cette observation. Cependant si l'Administration belge sacrifie aux convenances du public, elle ne le fait probablement que pour le service des voyageurs; pour les grosses marchandises, qui n'ont pas besoin d'être rendues heure par heure,

il n'est pas probable qu'elle sacrifie, du moins dans la même mesure, aux mêmes convenances. Les convois de marchandises sont, il est vrai, trop peu chargés sur les chemins belges, et il est possible qu'il y ait dans ce service quelque défaut. Cependant il y a lieu de croire que certaines circonstances que nous ne pouvons apprécier de loin, qui échappent aux calculs, mais qui n'en existent pas moins dans la réalité, obligent l'Administration belge à faire des convois incomplètement chargés. Il est plus que vraisemblable qu'il est dans la pratique fort difficile, sinon impossible, de se soustraire à l'influence de ces circonstances. La marche des convois à pleine charge ne sera possible que dans des cas tout-à-fait spéciaux; dans les autres cas, et dans la plupart, elle ne sera qu'un calcul théorique. Enfin, malgré les objections qui ont été présentées nous persistons à croire que l'expérience de ce qui se fait en Belgique, de ce qui se pratique sous nos yeux et dans des conditions très-favorables, doit nous fournir un très-utile enseignement, et nous ne croyons pas que les objections aient détruit les trois conclusions qui nous paraissent en ressortir.

La première, comme on l'a déjà dit, que les chemins de fer déjà organisés pour le service des voyageurs peuvent transporter, presque sans dépense, une quantité limitée de marchandises.

La seconde, qu'au-delà de cette quantité, les frais ne peuvent pas être couverts, à moins d'un tarif de 8 centimes.

La troisième, enfin, que ce tarif serait tout-à-ait insuffisant pour un chemin de fer qui ne trans-

porterait que des marchandises, à moins qu'il ne fût dans des conditions spéciales, telles que de n'avoir que des pentes à descendre, d'être d'une construction très-simple, etc., etc. Il est vrai que l'on cite le chemin de Darlington à Stockton ; nous n'avons pas de détails sur ce chemin, et ne pouvons discuter ses éléments ; mais il est vraisemblable que les chemins de fer belges qui sont dans les mêmes conditions que les nôtres, et à notre porte, sont plus propres à nous servir d'exemples et de termes de comparaison.

Cette discussion générale nous a éloignés de la question spéciale que nous avons à examiner en ce moment. Il ne s'agit pas de savoir si le canal de la Marne au Rhin doit être exécuté à côté du chemin de fer ; la question n'est pas réduite à des termes aussi simples, car le canal est déjà fait aux trois cinquièmes, et ce fait la modifie essentiellement. La Chambre en a déjà jugé ainsi, lorsqu'elle a, l'année dernière, autorisé son achèvement jusqu'à Nancy. Cela posé, faut-il prendre un parti différent pour la portion comprise entre Nancy et Strasbourg ? faut-il y abandonner les dépenses déjà faites ? Telle est la seule question à résoudre.

15,370,000 francs restent encore à dépenser sur cette seconde portion. L'exposé des motifs fait une première observation juste, c'est que l'on ne réaliserait pas cette économie si l'on abandonnait la continuation du canal. D'abord il faudrait, comme nous l'avons dit, alimenter le grand biez de Nancy, par une prise d'eau faite dans la Meurthe au-dessus de la Neuveville ; elle est estimée à 500,000 fr. au moins ; puis il resterait une multitude de travaux

de détail à exécuter, tels que communications à rétablir ou mesures de sécurité à prendre, des indemnités de terrain à solder, d'antres indemnités à régler avec les entrepreneurs pour la résiliation des marchés. etc., etc. Ces diverses articles de dépenses approcheraient de 2 millions de francs et seraient à déduire de l'économie qu'on aurait espéré de réaliser.

On a pensé à utiliser pour le chemin de fer les travaux déjà faits pour le canal, en le transportant sur l'emplacement de ce dernier.

Pour peu que l'on examine cette proposition, on reconnaîtra qu'elle est inexécutable. Dans le département de la Meurthe, les indemnités sont estimées, pour le chemin de fer et pour la partie comprise entre Dombasie et Hommarting, à 1 million 200,000 fr. : on ne peut donc pas chercher, sur le sol même du canal, une économie supérieure à cette somme. Or, si l'on jette les yeux sur le tracé du canal, on voit combien, dans cette partie, il est sinueux. Le vallon du Sanon est étroit et encaissé. A chaque pas, le canal décrit des courbes d'un très-petit rayon, on n'en compte pas moins de 116 au-dessous de 800 mètres, et de 26 de 300 à 500 mètres. On avait cherché à diminuer ces sinuosités, mais il a fallu y renoncer, parce que, dès que l'on quitte cette ligne de moindre déblai, on tombe dans d'énormes tranchées. Le chemin de fer, qui ne pourrait suivre ces courbes, rencentrerait onze tranchées. au-desseus de 11 mètres, et neuf de 14 à 28 mètres, plus un souterrain de 650 mètres. Il serait obligé de passer 89 fois d'une rive du canal à l'autre, et cela devrait se faire sur des travaux plus ou moins avancés ou même terminés.

Enfin, toute la chute que rachètent les écluses, d'une manière brusque, devrait, au contraire, l'être par des pentes; évidemment on se jetterait ici dans des travaux énormes qui auraient bientôt absorbé, et fort au-delà, l'économie de 1 million 200,000 fr.

Enfin, ne passant plus par Lunéville, il faudrait y diriger un embranchement estimé à 2 millions. Ajoutons que les deux souterrains de Hartzwiller, qui sont presque achevés, et qui ont déjà coûté, avec leurs tranchées, 3 millions 500,000 fr., ne pourraient servir à rien, puisqu'à côté d'eux, le souterrain de Hommarting, destiné au chemin de fer, est déjà ouvert.

A partir de la sortie du souterrain, le canal n'est, sur 9,000 mètres de longueur, pas encore entrepris; puis sont entremêlés des travaux terminés. 29,871m

Des travaux en cours d'exécution......	2,413
Et des travaux non entrepris.........	17,658
Total...............	49,852m

Le chemin de fer n'est fait que dans la partie qui avoisine Strasbourg; sur une longueur de 7,300 mètres, il est achevé; mais entre ce point et le souterrain de Hommarting, il n'a pas encore été commencé, à cause des discussions qu'a soulevées le génie militaire, et qui viennent seulement d'être levées. Ce serait donc dans cette partie intermédiaire qu'on pourrait penser à utiliser, pour le chemin de fer, les travaux commencés pour le canal. Mais cette transformation rencontrerait autant de difficultés que sur l'autre versant. Au-dessus de

Saverne, le terrain, qui est le penchant le plus rapide des Vosges, ne s'y prêterait pas, et il faudrait changer entièrement la traversée de cette ville. Au-dessous de Saverne, le canal a été tracé sur la rive droite de la Zorn; après les plus longues discussions avec le génie militaire, le tracé du chemin de fer a été fixé sur la rive gauche, la seule qui soit peuplée et riche, tandis que la rive droite n'offre aucune ressource. La vallée de la Zorn est large et sujette à de fréquentes inondations qui interceptent totalement la communication entre les deux rives. Etablir le chemin de fer sur la rive droite, serait le séparer entièrement des populations dans l'intérêt desquelles il doit cependant être fait. Ces considérations sont tellement évidentes, que ce sont elles qui ont vaincu la résistance du génie militaire, d'abord opposé au tracé de la rive gauche. Elles ne sauraient avoir moins de poids dans la question qui nous occupe.

En résumé, et après le plus mûr examen, on est obligé de reconnaître que le projet de transformation du canal en chemin de fer est tout-à-fait inexécutable, et qu'il est préférable, sous tous les rapports, d'abandonner entièrement les travaux déjà faits pour le canal, et, avec eux, 13 millions de dépenses déjà consommées.

Malgré tout ce qu'un pareil parti aurait de pénible et de triste, si les 13 ou 14 millions qu'il s'agit d'ajouter devaient être mal dépensés, peut-être vaudrait-il mieux être assez sage pour consommer de suite le sacrifice, que l'étendre et l'aggraver. Nous avons aussi, Messieurs, examiné cette question.

Les recherches statistiques faites sur le mouve-

ment actuel des marchandises, sur les routes parallèles à la direction du canal, donnent, il est vrai, une assez grande différence entre le mouvement commercial de l'une et de l'autre partie, et la raison en est simple: la première partie traverse un pays beaucoup plus riche que la seconde, mais aussi il est impossible de ne pas reconnaître que la seconde partie une fois exécutée, développera deux éléments commerciaux de première importance et qui doivent figurer en première ligne, non-seulement sur la ligne qu'elle parcourt, mais sur toute celle du canal.

La mise en valeur des immenses et belles forêts du revers occidental des Vosges, ainsi que la masse de transports qu'elles assureront au canal, et dont l'exposé des motifs contient le détail, auront sans doute frappé l'attention de la Chambre; nous n'y reviendrons, par conséquent, pas. Nous avons surtout à nous arrêter sur la question des houilles.

Tout le monde sait à quel prix énorme et écrasant pour l'industrie elles reviennent à tous nos départements de l'Est; on les paye 38 fr. la tonne à Mulhouse, 40 fr. dans les forges du département de la Meuse, et plus encore dans la Haute-Marne. Malgré tous les efforts qu'a faits de ce côté l'industrie métallurgique et les nombreux perfectionnements qu'elle a introduits dans sa fabrication, si elle ne parvient pas à obtenir les houilles, nous ne disons pas à bas prix, mais à un prix moins exorbitant, elle est condamnée à périr. Toutes les industries, depuis le Rhin jusqu'à la Marne, éprouvent la même souffrance. Nous avons sous les yeux une réclamation de la Chambre de commerce de

Mulhouse, qui fait entendre les plaintes les plus vives. Or, si l'on peut contester que le haut prix de la houille affecte sensiblement l'industrie cotonière, on admettra, du moins, les chiffres cités par la Chambre de commerce de Mulhouse, comme donnant la mesure du malaise de toutes les autres branches d'industrie pour qui la houille est un élément de première nécessité. Pour l'Est de la France, cette houille ne peut venir que de Sarrebruck, et le projet d'un canal latéral à la Sarre qui, de Gondrexange, irait aboutir au centre des houillères de Sarrebruck, n'attend pour être mis à exécution que d'avoir la certitude de l'achèvement du canal de la Marne au Rhin dans cette partie.

Ce canal aurait 86 kilomètres de développement, dont 81 sur le territoire français. Déjà des commissaires français et prussiens ont été réunis pour convenir des conditions de la jonction, ainsi que des garanties pour la continuité de la livraison de la houille, et ils se sont entendus. Déjà deux Compagnies se présentent pour l'exécution, à leurs frais, de ce canal estimé à 12 millions : l'une s'est formée à Mulhouse et l'autre à Nancy. Toutes deux présentent des garanties sérieuses. Nous ne discuterons pas ici les clauses de leurs soumissions que l'Administration devra soigneusement examiner. Nous ne sommes pas saisis de la question. Nous n'en tirerons, pour le moment, que cette conclusion, c'est que, quelle que soit la Compagnie qui l'obtienne, l'ouverture du canal des houillères suivra de près l'achèvement du canal de la Marne au Rhin, et nous pensons que le Gouvernement sera en mesure d'en saisir les Chambres dans leur prochaine session.

La compagnie de Mulhouse évalue déjà le mouvement des houilles sur ce dernier canal à 140,000 tonnes, pour la consommation du Haut et du Bas-Rhin, et à 40,000 pour la direction de Nancy, plus 35,000 tonnes de bois, sels et autres marchandises, et sans compter 20,000 tonnes de houille qui s'arrêteront à Dieuze, et dans ses environs traversés par le canal des houillères.

La chambre de commerce de Strasbourg évalue de même le transport de la houille à 200,000 tonnes. Ces évaluations sont peut-être exagérées, mais elles n'en prouvent pas moins tout ce que l'industrie attend de ce nouvel aliment, qui sera fourni à son activité, et le prix qu'elle y attache, elles prouvent encore que ces houilles qui ne figurent cependant pas aujourd'hui sur les états de circulation des routes parallèles au canal, parce qu'elles se rendent directement à leurs points de consommation, fourniront au canal une circulation que nous n'oserons pas préciser par un chiffre, mais qui sera certainement très-considérable. Leur parcours sur le canal ne se bornera même pas à la partie comprise entre Nancy et Strasbourg. Une portion, dont il est impossible de ne pas prévoir l'accroissement rapide, dépassera Nancy pour se rendre dans les forges de la Meuse et de la Haute-Marne, de même que ce qui, de l'autre côté, dépassera Strasbourg, donnera de l'activité au canal qui réunit cette ville à Mulhouse.

Admettons, pour un moment, que la houille soit tarifée à 6 centimes par tonne et par kilomètre sur le canal des houillères, comme le demandent les compagnies, quoique ce taux nous semble suscep-

tible de réduction. Sur le canal de la Marne au Rhin, nous supposerons le tarif de 2 centimes.

Les frais de traction seront de 2 cent., comme sur tous les autres canaux d'un bon parcours. Le prix actuel de la houille à Sarrebruck est de 9 fr., et le droit d'entrée est de 1 fr. 10 cent.

Prix de la houille, y compris le droit d'entrée..........................	10f	10c
86 kilomètres du canal des houillères à 8 cent. pour péage et fret........	6	88
Prix de revient à Gondrexange...	16	98
Pour 80 kilom. de Gondrexange à à Strasbourg, à 4 cent.............	3	20
Prix de revient à Strasbourg....	20	18
Pour 100 kilom. de Strasbourg à Mulhouse.........................	4	»
Prix de revient à Mulhouse.....	24	18
Dans l'autre direction, 183 kilom. de Gondrexange à Bar-le-Duc, au centre des forges de la Meuse à 4 cent....	7	32
Prix à Gondrexange...............	16	98
Prix de revient à Bar-le-Duc....	24	30

La chambre de commerce de Mulhouse, ainsi que les Compagnies qui soumissionnent le canal des houillères, demandent l'abaissement des tarifs de la houille sur le canal de la Marne au Rhin, à un centime, tel qu'il est sur le canal du Centre. Cet abaissement nous semble exagéré. La confection du canal impose déjà à l'État un sacrifice assez considérable, et il est juste qu'il y ait sur le canal un tarif rémunérateur d'une faible portion de la dé-

pense, et qui couvre au moins les frais d'entretien. Un avantage déjà assez grand est fait à l'industrie, et elle doit s'en tenir pour satisfaite. Il est prudent, en même temps, de ne pas produire une trop grande et trop brusque perturbation sur les marchés de houille au profit exclusif des houilles étrangères. Déjà les houilles françaises ne manqueront pas de se plaindre que ces nouvelles facilités de transport soient données aux houilles étrangères sans qu'on leur en donne, en même temps, de correspondantes Nous sommes portés à regarder ces plaintes, ainsi que les appréhensions que l'on pourrait concevoir, comme exagérées. Nous ne pensons pas que les houilles de Sarrebruck, qui sont destinées à la grille, causent un grand préjudice aux houilles de Saint-Étienne, qui sont employées pour la forge; ce sont les houilles de Belgique que nous regardons comme étant celles dont la concurrence peut réellement être dangereuse pour elles, et ces houilles vont bientôt arriver à Vitry par le canal de Reims.

Nous serions même plutôt disposés à croire que l'arrivée des houilles de Sarrebruck dans nos forges, y donnant une nouvelle impulsion à l'industrie métallurgique, sans pouvoir, cependant, remplacer les houilles de Saint-Étienne pour les usages auxquels elles sont propres, serait utile à la consommation de ces dernières. Mais, dans tous les cas, l'ouverture de meilleures voies de communication pour nos houilles de l'intérieur, nous paraît une des entreprises les plus dignes de la sollicitude du Gouvernement et des Chambres, et nous espérons que s'il s'agit, par exemple, de les faire pénétrer dans le bassin de la Haute-Marne, soit par un ca-

nal, soit par un chemin de fer, la Chambre sera disposée à accéder aux propositions qui pourront lui en être faites.

Nous venons d'indiquer la question que soulèverait l'accès donné aux houilles de Sarrebruck dans l'intérieur de la France, et leur arrivée sur nos marchés, par rapport aux houilles françaises. Mais il faut s'attendre à ce qu'une seconde question sera également soulevée. Les droits d'entrée sur les houilles ont été réglés suivant un système calculé d'après les conditions avec lesquelles les houilles étrangères se présentaient sur telle ou telle partie de nos frontières. En considération des difficultés qu'elles rencontraient pour pénétrer dans l'intérieur, les houilles de Sarrebruck n'ont été assujetties qu'à un droit très-faible, le même qui est perçu sur les houilles belges, traitées avec une faveur spéciale. Si nous leur ouvrons aujourd'hui une voie de communication facile avec l'intérieur, les conditions de l'équilibre de tout le système changent, et les autres parties intéressées, telles que nos départements de l'Ouest, peuvent demander qu'il soit remanié. On ne procédera certainement pas par voie d'aggravation de droits sur les frontières de l'Est ; ce serait détruire d'une main ce que nous ferions de l'autre ; ce serait frapper de stérilité les dépenses que nous faisons aujourd'hui, ce serait retirer à notre industrie les avantages que nous voulons cependant lui faire; enfin, une des premières conditions de la garantie que le prix ne sera pas modifié à Sarrebruck, est la garantie correspondante, de notre part, que nous ne changerons pas nos droits d'entrée actuels.

Mais, d'une manière ou d'une autre, il est possible que la question générale des houilles soit de nouveau soulevée. C'est une question dans laquelle nous n'entrerons pas aujourd'hui ; votre Commission n'en était pas saisie, et elle est beaucoup trop vaste pour être ainsi introduite accidentellement; nous ne pouvions cependant nous dispenser de l'indiqner, parce que le tarif du canal de la Marne au Rhin sera, certainement, un des premiers éléments de cette question ; par la même raison, nous ne pouvons pas discuter, aujourd'hui, ce tarif, et, d'ailleurs, nous ne possédons pas les principales données de cette discussion, telles que les enquêtes qu'il faudra ouvrir.

La fixation des tarifs, non-seulement du canal de la Marne au Rhin, mais sur tous les autres canaux, nous paraît, de même que pour les chemins de fer, ne pouvoir être déterminée que par mesure législative ; et, si l'Adminstration a, dans certains cas, établi elle-même des tarifs, ce mode de procéder nous paraît un abus. Aussi proposons-nous à la Chambre, par un article additionnel au projet de loi, d'en déclarer le principe.

Dans ce qui précède, nous n'avons considéré le le canal de la Marne au Rhin que comme voie de communication intérieure. En 1838, nous lui avions attribué une grande importance comme voie de transit, et l'exposé des motifs le rappelle.

Il cite les prix comparatifs du transport des ports français, belges ou hollandais jusqu'à Strasbourg, et il fait ressortir l'immense avantage que le Hâvre aura sur Anvers et sur Rotterdam. Il faut observer que, dans le prix de 38 fr. 90 c., ne sont pas com-

pris les droits de navigation intérieure sur les rivières ou les canaux ; il indique seulement la limite jusqu'à laquelle il est possible de réduire les prix du transport. En effet, non-seulement nous pouvons, dans l'intérêt de notre navigation maritime, supprimer les péages de la navigation intérieure pour le transit, mais nous le faisons même déjà ; il n'est pas perçu sur le canal du Rhône au Rhin. Enfin, on peut faire l'observation que Strasbourg n'est pas le point qu'il eût fallu choisir pour faire la comparaison entre le Hâvre, Anvers et Cologne, parce que Strasbourg ne correspond pas à la partie riche et industrielle de l'Allemagne ; c'est plutôt à Manheim que la comparaison eût dû être faite. Mais la distance de Manheim à Strasbourg est si peu considérable, et en même temps la disproportion est si grande à Strasbourg entre les trois voies de communication que l'on compare, que le transit français doit conserver, même à Manheim, un avantage marqué sur les autres. Enfin, Strasbourg conservera tous ses avantages pour le commerce du grand-duché de Bade, où l'industrie se développe rapidement tous les jours, et pour la Suisse.

La presqu'unanimité de votre Commission a été frappée, Messieurs, de tant de motifs qui semblent nous commander de ne pas laisser inachevée une aussi grande entreprise que le canal de la Marne au Rhin, et de ne pas sacrifier tant de dépenses qui y ont déjà été faites. Elle vous propose, en conséquence, l'adoption de l'article 1er du projet de loi.

CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

Comme le canal de la Marne au Rhin, le canal latéral à la Garonne exige pour son achèvement un crédit supplémentaire, et dans la même proportion. Ces deux canaux ont encore entre eux un second point de ressemblance, la simultanéité d'un chemin de fer qui les côtoie l'un et l'autre. Mais ils diffèrent cependant en d'autres points essentiels, et d'abord, quant à leur tracé. Tandis que le canal de la Marne au Rhin coupe les vallées de plusieurs rivières où la navigation est, il est vrai, encore imparfaite, mais où nous ne renonçons cependant pas à l'améliorer dans l'avenir, ou bien sur lesquelles il existe au moins un flottage, le canal latéral à la Garonne suit le cours d'un fleuve dont la navigation, sur près de la moitié de son cours est, sinon bonne, du moins une des plus praticables que nous possédions en France, et il se trouve ainsi en concurrence avec une seconde voie navigable qui s'ajoute à celle du chemin de fer. La Chambre a déjà apprécié cette différence par ses votes de l'année dernière, car bien que l'exposé des motifs essaie d'en tirer une induction contraire, ces deux votes ont incontestablement une portée et une signification différentes. Aujourd'hui la question est de nouveau et plus complètement présentée à la Chambre, elle lui arrive mieux mûrie et mieux étudiée, et les documents fournis mettent la Chambre à même de prononcer son jugement définitif en meilleure connaissance de cause. Son vote de l'année dernière ne saurait, d'ailleurs, enchaîner sa détermination

actuelle, mais ce vote est un précédent que nous devions rappeler, pour rétablir la question dans ses véritables termes.

Une augmentation de 25,000,000 f. est, y compris un premier crédit supplémentaire de 3,552,000 fr., voté l'année dernière, nécessaire aujourd'hui pour compléter le canal latéral à la Garonne, de Toulouse à Castets. Cette énorme augmentation a dû nous surprendre d'autant plus que, lorsque le canal a été voté en 1838, un projet très-étudié par M. de Baudre, inspecteur divisionnaire des ponts-et-chaussées, et rédigé pour la Compagnie Doin, avait été présenté à l'appui, projet qui, bien qu'il ne fût pas accompagné des sous-projets de détail qui ne se rédigent qu'au moment de l'exécution, était cependant bien autrement complet que l'avant-projet sommaire rédigé 10 ans auparavant par M. Brisson, pour le canal de la Marne au Rhin. Aussi, en 1837, une Compagnie de Bordeaux, qui demandait alors à l'Etat la concession du canal moyennant une garantie d'intérêt, avait, pour le cas où elle l'aurait obtenue, traité avec un entrepreneur pour l'exécution de tous les travaux, au prix arrêté de 41,000,000. La Chambre a été informée en 1838 de ces circonstances par le rapport de sa Commission chargée de l'examen du projet de loi.

L'exposé des motifs indique les principales causes de cette augmentation. Tel est le renchérissement de la main-d'œuvre et surtout des matériaux de construction. Tel est encore le renchérissement de la propriété; mais lorsque l'exposé des motifs porte cette cause d'augmentation à 3,769,295 fr., il confond deux choses différentes; car en prenant pour

base le prix de l'hectare de terrain qui s'est élevé de 7,377 fr. à 9,060, l'augmentation sur le chiffre des indemnités porté au projet, n'eût dû être que 1,421,938 fr., si le projet était resté le même, et les 2,347,357 fr. d'excédant sont à attribuer aux changements apportés dans l'exécution.

Deux modifications considérables ont d'abord été faites sur le tracé. « L'embranchement sur Montau- « ban devait déboucher dans le Tarn, à environ « 1,500 mètres en amont de son faubourg, dans « un superbe bassin d'un mouillage suffisant, dit le « rapport même de M. de Baudre, pour que les « barques du canal eussent pu le descendre jusque « sous les murs de cette ville. » Cependant, comme il était plus commode pour Montauban que l'embranchement débouchât directement en ace, on eut à augmenter la longueur, et on a accru ainsi la dépense de 250,000 fr. A Moissac, on a fait bien plus encore. D'après le premier projet, cette ville devait communiquer avec le canal par un embranchement de 1,300 mètres de longueur débouchant dans le beau bassin du Tarn vis-à-vis de cette ville. Il a été plus commode pour Moissac de se trouver sur la ligne même du canal, et, pour satisfaire à sa demande, le tracé a été allongé de 2,628 mètres dans lesquels figurent deux passages fort dispendieux, la traversée de la ville de Moissac, sur un terrain fort resserré avec sa gare, ses quais, ses ponts et ses aqueducs, et le passage en rivière sous le coteau de Récate qui est en éboulement. Tous ces travaux réunis sont évalués à une dépense de 2,300,000 fr. faite dans le seul intérêt de la ville de Moissac, sans que nous trouvions cependant de trace qu'on lui ait demandé d'y

contribuer au moins pour une faible partie, pas même pour les terrains.

On nous indique encore comme causes d'augmentation les changements qu'a éprouvés le lit de la Garonne, dans les endroits où le canal est obligé de lui emprunter tout ou partie de son emplacement. Les coteaux qui bordent le fleuve sont composés d'un très-mauvais terrain sur lequel une seule crue des eaux produit de grandes perturbations : ainsi le pied du côteau de Boudou, au-dessous de Moissac et du confluent du Tarn, avait été, depuis la rédaction du projet, attaqué jusqu'à 6 mètres au-dessus de l'étiage. Il a fallu reprendre à deux fois le travail du canal, l'avancer en rivière en l'isolant du coteau, faire que l'ancienne rive gauche de la rivière soit, dit un rapport, devenue aujourd'hui la rive droite, et traverser ensuite, au moyen de levées insubmersibles, une plaine basse. A cet endroit, 5 kilomètres auront coûté 5,000,000 fr.

Enfin la principale cause d'augmentation est le changement des dimensions du canal ; le tirant d'eau sur les buscs des écluses a été porté de 1 mètre 75 centimètres à 2 mètres, et la largeur au plafond de 10 à 11 mètres, sans compter les banquettes de halage qui ont été portées de 3 à 4 mètres. On conçoit la très-grande différence qu'a dû produire ce changement de dimensions dans la dépense, par l'augmentation du cube des déblais et des remblais, qui s'est multipliée par celle des indemnités de terrains, de la main-d'œuvre et des difficultés de tout genre à vaincre, surtout dans les passages tels que celui de Boudou que nous venons de citer, et plusieurs autres qui lui ressemblent.

Une observation que nous avons déjà faite se représente ici avec une nouvelle force. Le canal latéral à la Garonne a été voté comme ligne de navigation intérieure, l'Administration en a fait une navigation maritime, et elle l'a fait sans consulter le Gouvernement ni les Chambres. Nous disons que le Gouvernement n'a pas été plus consulté que les Chambres, car si l'Administration des ponts-et-chaussées avait pris l'avis de l'Administration des douanes, elle aurait su que la raison qu'elle allègue pour justifier cette transformation du canal latéral à la Garonne en canal de navigation maritime, l'utilité d'éviter un transbordement pour les bâtiments passant d'une mer à l'autre, que cette raison, disons-nous, pèche par sa base. En effet, lorsqu'un bâtiment venant de la mer arrivera à l'une des extrémités de la ligne des canaux, à Agde ou à Bordeaux, et de même lorsqu'il en sortira ; comment est-il possible d'éviter que la douane ne fasse une vérification complète colis par colis, qu'elle plombe ceux qui devront l'être, etc., et, pour cela, qu'elle fasse décharger tout le bâtiment ? Ces formalités ne sont point de celles qu'il soit facile de simplifier, car elles sont indispensables pour éviter que deux larges portes ne soient constamment ouvertes à la contrebande, et elles ne sont pas moins applicables aux bâtiments venant des ports français qu'à ceux qui viennent des ports étrangers ; car pour peu qu'un bâtiment ait pris la mer, il a échappé à la surveillance.

Nous remarquerons encore que lorsqu'on a essayé de faire le compte de la traversée d'un bâtiment de mer par la ligne des canaux, on a oublié une dépense qui est cependant inévitable, la nécessité d'entretenir

à bord, pendant cette traversée, l'équipage de mer qui y est cependant inutile, mais qu'il faut bien conserver, pour le retrouver quand le bâtiment reprendra la mer.

Enfin, il faut tenir compte de cette troisième circonstance, que les bâtiments construits pour la mer, de même que ceux destinés à la navigation fluviale, ne sont pas construits de la même manière que les barques de canal, qui ont, à dimensions égales, beaucoup plus de capacité et de tonnage, et qu'ainsi ils navigueront plus chèrement sur les canaux.

Par toutes ces causes réunies, il n'y a aucune probabilité que les bâtiments de mer s'engagent sur la ligne des canaux, du moins habituellement. En temps de guerre, il en passera peut-être quelques uns, mais en temps ordinaire, il y aura évidemment plus d'avantage à transborder. Pour les cas exceptionnels que l'on pourrait citer, il était évidemment superflu de s'imposer un aussi grand surcroît de dépenses que celui qu'a entraîné le changement de dimensions du canal. On objecte que le canal du Midi s'est mis lui-même à ces dimensions, mais ses biez étaient déjà presqu'à profondeur, ainsi que ses écluses, à l'exception de 18 seulement qu'il approfondit à mesure qu'elles ont besoin de réparations. C'est une dépense comparativement peu considérable pour lui, de laquelle on ne peut pas inférer une justification de la considérable dépense faite sur le canal latéral.

D'ailleurs cette dépense n'échappe pas à l'observation qui se reproduit à chaque instant, que l'Administration ne pouvait pas engager, à elle seule, l'État dans cette voie et qu'elle devait en référer, en temps utile, aux pouvoirs législatifs. Il ressort des pièces qui

sont au dossier, qu'en 1842 elle a eu en main tous les éléments des crédits supplémentaires qu'elle demande aujourd'hui seulement à la Chambre, lorsque les premiers crédits sont totalement épuisés.

Les diverses causes que nous venons d'énumérer ont porté de 40 à 65 millions les dépenses du canal latéral à la Garonne.

Pour nous rendre compte de la situation actuelle du canal, nous la partagerons en deux divisions; en prenant pour leur point de jonction les abords du pont-canal d'Agen sur la rive droite.

La première division est estimée à	31,572,000 fr.
sur lesquels ont été dépensés......	26,258,000
Reste à dépenser.......	3,114,000 fr.
A quoi il faut ajouter pour plantations, gravelage des chemins de halage, étanchement, etc., partie d'une somme de 2,958,000 francs afférente à tout le canal et que nous répartissons ici proportionnellement à la longueur, pour 118 kilom., ci..	1,705,000 fr.
Total restant à dépenser.	6,819,000 fr.
La seconde division est estimée à	29,200,000 fr.
sur lesquels ont été dépensés.....	15,609,000
Reste à dépenser..	13,591,000 fr.
Répartition des 2,958,000 f. ci-dess.	1,253,000
Total restant à dépenser.	14,844,000 fr.

Il faut tenir compte, en outre, d'une somme de 1,470,000 fr. pour frais d'opérations, arpentage,

expertise, bornage, etc., s'appliquant à tout le canal, mais que l'on peut considérer comme devant être à peu près dépensée, dans tous les cas, ou l'étant même déjà pour la plus grande partie.

Nous partageons la seconde division en cinq sections.

La première comprenant le pont-canal d'Agen et ses abords, jusqu'à l'embouchure de la prise d'eau dans la Garonne sur la rive gauche, sur une longueur de 4,024 mètres;

La seconde, le canal de prise d'eau servant en même temps de communication avec la Garonne, sur une longueur de 4,075 mètres;

La troisième jusqu'à la route royale n° 130, sur une longueur de 8,839 mètres;

La quatrième, dans laquelle est compris le passage de la Bayse, avec la descente dans cette rivière, jusqu'à Fontet, sur une longueur de 54,900 mètres.

La cinquième, de Fontet à l'embouchure du canal dans la Garonne à Castets, sur une longueur de 9,638 mètres.

Les travaux faits et restant à faire dans ces sections se répartissent ainsi qu'il suit :

	DÉPENSES		ESTIMATION
	faites.	rest. à faire.	totale.
	fr.	fr.	fr.
1re section.	5,675,000	325,000	6,000,000
2e id....	12,000	1,688,000	1,700,000
3e id....	»	3,830,000	3,830,000
4e id....	9,922,000	3,748,000	13,670,000
5e id....	»	4,000,000	4,000,000
Totaux...	15,609,000	13,591,000	29,200,000

Si l'on veut terminer le canal à Agen, il y a deux partis à prendre : de l'arrêter sur la rive droite, ou sur la rive gauche. Dans le premier cas il faut ajouter aux.......................... 6,849,000 fr.
restant à dépenser sur la première division, une descente en rivière pour laquelle deux projets ont été faits. Le moins coûteux, y compris un barrage dans la Garonne a, été estimé à 1,400,000

Reste à dépenser......... 8,249,000 fr.

Si l'on arrêtait le canal sur la rive gauche seulement, aux dépenses restant à faire sur la première

division........................	6,819,000 fr.
il y aurait à ajouter la première section de la deuxième division sur laquelle reste à dépenser..........	325,000
et une descente en rivière estimée à	870,000
Reste à dépenser.....	8,014,000 fr.

La question de savoir sur quelle rive on arrêterait le canal, est subordonnée à l'établissement du chemin de fer sur l'une ou sur l'autre rive, question que nous examinerons d'abord.

Le projet de chemin de fer de Bordeaux à Toulouse a été étudié jusqu'à Agen, d'abord sur la rive gauche en partant de Bordeaux jusque vis-à-vis la Réole, ce qui correspond à peu près au point de jonction de la 4e et de la 5e section du canal (2e division) indiquées plus haut. A cet endroit, il passe sur la rive droite, gagne Marmande, Tonneins, Aiguillon où il traverse le Lot, Port-Sainte-Marie et Agen. Son développement est de 151,369 mètres jusqu'à Laspeyres, limite du département de Tarn-et-Garonne; il est estimé, pour tous les travaux jusqu'à la pose de la voie de fer exclusivement, à.....

	27,000,000 fr.
pour cette voie, et pour le matériel roulant à..............................	22,000,000
Total..........	49,000,000 fr.

Depuis le vote de la Chambre de l'année dernière, l'Administration a voulu se rendre compte de l'économie qu'on pourrait réaliser en utilisant pour le chemin de fer les travaux déjà exécutés pour le canal

sur la rive gauche, et en transportant le chemin sur cette rive; cette économie est de 4,000,000 fr.

Reste à examiner s'il conviendrait de prendre ce parti. Votre Commission a longtemps, Messieurs, débattu cette question.

Pour l'établissement du chemin de fer sur l'emplacement du canal, on a fait valoir que la rive droite, quoique plus peuplée que la rive gauche, ne présente cependant pas une agglomération de population de laquelle on doive attendre un très-grand surcroît de circulation pour le chemin de fer; qu'il y aurait peut-être motif de se décider, si les 21,000 ames que cite l'exposé des motifs comme réparties entre six ou sept petites villes, étaient réunies en une seule, parce que, d'après les lois déjà connues de la circulation sur les chemins de fer, on sait qu'elle augmente en proportion moins de la population que de son agglomération; qu'il ne paraissait point enfin y avoir de raisons suffisantes pour négliger une économie de 4 millions. On a répondu que pour peu que l'on connût la vallée de la Garonne, il n'y avait aucune comparaison à faire entre les deux rives; que du côté de la rive droite étaient toute la fertilité, toute la richesse et toute la population; que si cette dernière n'était pas réunie dans une grande ville, elle n'en était pas moins très-riche, très-serrée, et surtout ayant l'habitude de la locomotion, plus peut-être qu'aucune autre en France; que les nombreuses voitures qui sillonnent les routes dans cette partie, ainsi que les bateaux à vapeur de la Garonne en fournissaient la preuve, qu'outre les petites villes qu'on a citées, on rencontrait à chaque pas des localités moins importantes, mais également riches; enfin, que la rive droite était par plusieurs

routes en communication avec les populations du Lot et de la Dordogne, où se trouvaient plusieurs villes importantes, et qui s'y rattachaient ainsi ; que la rive gauche, au contraire, était presque dénuée d'habitants, que la fertilité et la richesse n'y étaient en rien comparables à la rive droite, et qu'elle commençait déjà à se ressentir du voisinage des Landes, qui sont à peu de distance. On a rappelé que les enquêtes n'avaient pas même fait une comparaison entre les deux rives, parce qu'il n'était venu à la pensée de personne, dans le pays, qu'il fût possible de songer à la rive gauche ; enfin, que l'on n'avait qu'à consulter les Compagnies qui se présentent pour l'exploitation du chemin de fer, et qu'aucune ne s'en chargerait sur la rive gauche, même avec l'abandon des 4 millions d'économie que l'on ferait sur la confection du chemin, car l'on perdrait ainsi les seules populations qui puissent vivifier le chemin dans cette partie, celles de la rive droite ainsi que leurs aboutissants. Séparées en effet du chemin par la Garonne et souvent même par de grandes distances à parcourir dans une plaine submergée à chaque crue de la rivière, ces populations continueraient, sans aucun doute, à se servir de leurs moyens actuels de communication. Cependant, les chemins de fer sont faits pour le service des populations, et il y aurait un contre-sens à en faire un qui ne leur servît pas, et cela pour le seul espoir d'une prétendue économie de 4 millions sur une dépense de 49, économie qui serait d'ailleurs, comme nous venons de le dire, bien plus qu'absorbée par les différences dans les conditions d'exploitation. Cette économie de 4 millions ne se réaliserait même pas en entier ; car lorsqu'on a dressé le projet de l'établisse-

ment du chemin de fer sur l'emplacement du canal, on a adapté le tracé aux circonstances locales existantes, mais on n'a pas tenu compte qu'à côté de ce tracé on ne pourrait pas, dans beaucoup de cas, laisser les choses dans leur état actuel; on devrait, pour la sûreté même du chemin, combler certains déblais ou prendre certaines mesures de conservation pour les travaux non utilisés. Enfin, il y aurait des cas où le chemin de fer lui-même serait exposé : par exemple, on l'a tantôt établi sur la crète des remblais du canal, tantôt dans le fond même, et à des endroits où il est protégé, comme l'était le canal, contre les crues de la Garonne par des levées insubmersibles; que si, dans une de ces crues, des filtrations se manifestent, elles n'auront qu'un faible inconvénient pour le canal; il en serait tout autrement pour le chemin de fer où elles pourraient occasionner les accidents les plus graves.

Enfin, une dernière considération doit avoir un grand poids aux yeux de la Chambre; sur une grande longueur, le canal a été tracé au pied des côteaux et dans des terrains remplis de sources ou sans écoulement; il y forme aujourd'hui une ligne de marais qui ont déterminé dans le pays des maladies épidémiques; nous avons sous les yeux des plaintes très-vives qui se sont élevées à ce sujet et qui demandent l'achèvement le plus prompt possible du canal. Déjà, lorsqu'un pays est soumis à des causes naturelles d'insalubrité, le Gouvernement et les Chambres s'en sont souvent préoccupés et sont venus au secours des populations. Ici, où ces causes seraient produites de main d'homme, où elles seraient de notre fait, et le résultat des travaux faits

par nous, notre devoir serait de les faire disparaître. Il faudrait ou combler le canal sur plusieurs parties, ou trouver des moyens d'écoulement quelquefois difficiles et coûteux, lorsque le canal est séparé de la rivière par une large plaine qui a peu de pente. Ces divers travaux dont le chiffre n'est pas estimé, doivent cependant être prévus, et ils réduiraient probablement à peu de chose l'économie de 4 millions pour laquelle on se serait engagé dans une si fausse voie. Toutes ces raisons font conclure qu'il faut renoncer pour le chemin de fer aux travaux exécutés pour le canal sur la rive gauche, travaux qui sont, au contraire, mieux placés dans l'intérêt du canal sur cette rive que sur la rive droite, parce que, si elle est moins riche, elle fournit les produits les plus nombreux et les plus encombrants en grains, en bois, etc., entre autres par sa communication avec la Bayse, au transport desquels le canal est évidemment plus propre que le chemin de fer.

La question de l'emploi des travaux du canal pour le chemin de fer ainsi écartée, reste à examiner la seconde question beaucoup plus sérieuse, la simultanéité des deux lignes de navigation, celle du canal et celle de la rivière, qui, il faut en convenir, est assez bonne. On a produit entre autres, comme preuve de sa régularité, le relevé des opérations, pendant toute une année, d'une Compagnie batelière de Bordeaux qui fait le service entre cette ville et Toulouse. Il en résulte que les départs, tant à la remonte qu'à la descente, ont été, à un ou deux près, en nombre égal pour tous les mois de l'année, ce qui indique une navigation régulière. D'ailleurs, les raisons abondent pour représenter ce qu'il y a d'excessif, à juxta-poser

ainsi dans la même vallée deux navigations et un chemin de fer. Nous ne reproduirons pas ces questions parce qu'elles frappent tous les esprits, et elles ont longtemps arrêté la Commission. Le compte annuel de la situation des travaux publié par l'Administration des ponts-et-chaussées fournit un puissant argument contre cette juxta-position. Le compte publié l'année dernière sur les travaux de 1843, indique à ses pages 178 à 183 les résultats déjà obtenus par les travaux exécutés en lit de rivière sur les fonds annuels du budget. On cite des passages où l'on est parvenu à des profondeurs d'eau de 1 m. 20 c., 1 m. 40 c. et même 1 m. 80 c. Il semble que si l'on a pu obtenir ces profondeurs d'eau à l'étiage, on doive, lorsqu'on est hors de l'étiage, en trouver de suffisantes pour une excellente navigation. Cependant, ce raisonnement mènerait à une conclusion fausse. De ce que l'on a amélioré plusieurs passages, et que l'on continuera même chaque année à les améliorer encore, il n'en résulte pas la certitude que la navigation de toute la rivière soit améliorée dans la même proportion; car, quel que soit le mouillage que l'on ait obtenu sur la plus grande partie de son cours, il suffit d'un seul passage pour réduire la navigation de toute la ligne aux proportions de ce passage.

Les travaux que l'on exécute aujourd'hui, et qui ont au moins autant pour objet la dépense des rives que la navigation, consiste généralement en un rétrécissement de la rivière dont l'effet est de creuser un chenal, d'écarter les graviers, et d'opérer ainsi un draguage par l'action du courant même. Mais il est évident que cet effet a une limite, et que le volume des eaux débitées, ainsi que la pente restant les

mêmes, la profondeur du courant est réglée par les lois de l'hydraulique. On abaissera peut-être un seuil; mais en augmentant ainsi la pente du biez supérieur, on diminuera forcément sa profondeur. En résumé, les travaux exécutés en lit de rivière, dans une direction qui paraît bonne, ne donnent cependant pas d'espérance d'arriver jamais à dépasser, entre Agen et l'embouchure du Lot, un tirant-d'eau général de plus de 1 mètre, et au-dessous de cette embouchure de plus de 1 m. 20 c.; encore y a-t-il des passages où on ne les obtiendra probablement pas. Observons enfin, que, lorsque la rivière monte au-dessus de l'étiage, il ne s'ensuit nullement que le mouillage au-dessus des seuils croisse de la même manière, parce qu'il y a à cet endroit plus de vitesse.

Une expérience a été faite, par exemple, sur un seuil vis-à-vis de Saint-Hilaire, qui avait à l'étiage un mouillage de 0 m. 87 c.; une crue de 2 m. est survenue; on n'a pas trouvé sur le seuil plus de 1 m. 85 c.; ainsi, la crue y avait perdu 1 mètre. Pour obtenir sur la Garonne un mouillage qui ne pourrait même pas dépasser 1 m. 60 c., il faudrait avoir recours au système des barrages mobiles; mais il en faudrait 5 d'Agen au Lot, et 10 du Lot à Castets, estimés chacun à environ 1 million.

Il est donc démontré que, si le canal est arrêté à Agen, il faudra nécessairement y opérer un transbordement de marchandises. Nous disons un transbordement, et non pas un allégement, parce que les barques de canal ne sont pas faites pour naviguer sur une rivière avec un courant rapide, à travers un chenal souvent étroit et sinueux, et qu'elles exigent une solidité et une manœuvre auxquelles leur cons-

truction ne les rend pas propres; par conséquent, le but que le Gouvernement et les Chambres se sont proposé, en 1838, lorsque l'ouverture du canal latéral à la Garonne a été décidée, celui d'affranchir le commerce des entraves que lui faisait éprouver le transbordement à Toulouse, ce but serait manqué, et ce transbordement serait seulement transporté de Toulouse à Agen. Pour améliorer simplement la navigation entre Toulouse et Agen, il eût été complètement superflu, nous ne disons pas d'exécuter un canal à 2 mètres de tirant d'eau, car cette dimension exagérée est déjà inutile dans tous les cas, et nous l'avons assez blâmée, mais de lui donner plus de 1 m. 20 c. avec les dimensions simplement suffisantes pour les bateaux de rivière. Il eût été tout aussi inutile de prolonger le canal au-dessous de Moissac, parce que la Garonne est sensiblement la même d'Agen au Lot que de Moissac à Agen, et l'on se serait arrêté au confluent du Tarn. Nous pouvions nous borner en 1838 à cette amélioration partielle. Le Gouvernement et les Chambres en ont cependant décidé autrement alors, et nous avons voulu achever le canal des deux mers. Il est vrai qu'à cette époque personne ne pressentait l'établissement d'un chemin de fer dans la vallée de la Garonne pour un avenir aussi rapproché. Si on l'avait prévu, il est plus que probable que la loi de 1838 n'eût pas été votée, pas plus qu'elle ne le serait aujourd'hui, si le canal était encore à faire, pas plus que l'administration des ponts-et-chaussées elle-même, malgré les principes qu'elle professe sur la simultanéité des canaux et chemins de fer, ne se hasarderait à en présenter le projet aux Chambres. Mais telle n'est plus la ques-

tion, et les choses ne sont plus aussi entières. La Chambre l'a elle-même reconnu, en allouant les fonds jusqu'à Agen. Faut-il, lorsque près de 36 millions (y compris 1,470,000 fr. de somme à valoir générale) ont déjà été dépensés, ou doivent l'être sur cette partie en l'arrêtant même à la rive droite, faut-il, lorsque sur la seconde partie 15,600,000 fr. qui s'élèveraient même à 17 millions, au moins, par les travaux de sûreté, d'assainissement, etc., nécessaires, ou par les soldes à payer, ont déjà été dépensés, s'arrêter devant une dépense de 12 millions qui reste à faire, et consommer ainsi non-seulement le sacrifice complet de ces 17 millions ; qui seraient totalement perdus, mais celui de la plus grande portion des 36 millions affectés à la première partie qui n'aurait plus alors de but raisonnable ? Telle est la seule question qui soit posée aujourd'hui ; nous la considérerons en elle-même et en nous défendant surtout de l'influence que pourrait exercer sur nous le souvenir des erreurs ou des fautes qui ont été signalées, car ce n'est pas sur les choses ni sur les intérêts engagés que nous pouvons en faire porter les conséquences.

L'utilité du canal latéral à la Garonne a été vivement contestée, car la rivière paraît déjà suffire aux besoins du commerc. Elle transporte annuellement 100,000 tonnes environ à la descente et 50,00 à la remonte. Le fret de la descente de Toulouse à Bordeaux est en moyenne de 10 fr., et celui de la remonte de 20 fr. Il est vrai qu'en 1844, on a vu ces prix descendre à 6 et à 15 fr. ; mais c'étaient des prix exceptionnels et de concurrence qui ne sauraient se soutenir et qui constituent la batellerie en perte ; ils

ne peuvent pas plus servir d'éléments à des calouls que les prix jusqu'auxquels on voit souvent descendre la concurrence entre des exploitations rivales. C'est ainsi qu'on a vu réduire le prix des places sur les bâtiments à vapeur du Rhône, de Lyon à Avignon jusqu'à un franc; personne ne regardera ce prix comme un prix normal. Les prix de 10 francs et de 20 fr. sur la Garonne, sont fournis par la moyenne de plusieurs années. Or, les dimensions du canal latéral permettant d'y employer des barques d'un fort tonnage, le fret y sera probablement au-dessous de 2 centimètres par tonne et par kilomètre. Quant au péage, nous ne pouvons, tant que le tarif n'est pas voté, faire que des suppositions; nous supposerons qu'il soit de 2 centimes pour les marchandises de grand encombrement, de 3 et de 4 centimes pour les classes supérieures; pour celles-ci, les déchets, le coulage, les assurances, etc., augmentent le prix du transport sur la Garonne, surtout à la remonte, à cause du temps qu'elle emploie et des risques qu'elle court. Nous compterons sur 3 fr. de fret pour les 193 kilomètres du canal; il n'est que de 4 fr. sur les 245 kilomètres du canal du Midi. Il en coûtera par conséquent 6 fr. 86 centimes de Toulouse à Castets et 7 fr. 86 jusqu'à Bordeaux. Ce prix, comparé à celui de la rivière, doit faire préférer le canal, surtout lorsqu'on y ajoute l'avantage si important, pour le commerce, de la régularité. Les éléments nous manquent pour représenter cet avantage par un chiffre, mais il n'en est pas moins un des principaux.

Il est difficile d'évaluer à l'avance la portion du tonnage de la rivière que le canal s'appropriera. On l'estime à 50,000 tonnes ; cete supposition est arbi-

traire, sans doute, cependant, lorsque l'on considère la très-grande supériorité du canal sur la rivière à la remonte, et que la remonte et la descente sont jusqu'à un certain point, solidaires entre elles, l'évaluation de 50,000 tonnes paraîtra assez plausible.

Il se passe, en ce moment, un fait assez remarquable. Depuis que le canal et son embranchement sont ouverts de Toulouse à Montauban, les barques prennent cette ligne de préférence à la Garonne, même à la descente, pour se rendre ensuite à Moissac par le Tarn. Il est vrai que l'on n'y perçoit que les droits de la navigation fluviale; mais il y a 50 kilomètres de plus à parcourir, qui augmentent le fret, et il faut ajouter encore que les barques construites pour la navigation fluviale perdent sur le canal une partie de ses avantages. Nous ne compterons pas les marchandises transportées par le roulage comme pouvant servir d'aliment au canal, car leur chiffre est très-faible ; il ne s'élève aujourd'hui qu'à 6,000 tonnes. Nous ne suivrons pas non plus les rapports que nous trouvons au dossier dans l'évaluation qu'ils font des diverses marchandises qui arriveront au canal, telles que les bois des Landes, les matériaux de construction, les grains, les houilles anglaises (nous remarquerons ici, en passant, que l'on ne paraît pas compter sur les houilles du Lot, car elles ne sont même pas citées) ; tous ces chiffres sont trop sujets à contestation. Nous nous bornerons à répéter l'observation qui a déjà été faite lors de la discussion de la loi de 1838. Les contrées que traverse le canal du Midi ne sont certainement pas plus riches que celles que traversera le canal latéral à la Garonne. Or, le tonnage du premier de ces canaux est de 287,000 tonnes, qui, ramenées au par-

cours de la distance totale, en représentent 144,000. Nous ne chercherons pas à estimer par un chiffre l'augmentation de circulation qui résultera dans la vallée de la Garonne de l'ouverture d'une voie de communication sûre et économique ; mais il est incontestable que cette augmentation aura lieu et sera probablement assez notable. Enfin, on compte pour le canal latéral, sur un certain tonnage de marchandises passant d'une mer à l'autre, et on l'évalue à 50,000 tonnes. Au premier abord, on a peine à s'en rendre compte, car le transport d'Agde à Bordeaux, même en n'y comptant le péage sur le canal du Midi qu'aux trois quarts de son taux actuel, d'après la convention que ce canal a faite, en 1838, avec l'État, coûtera encore 26 fr. 60 c., à quoi il faut ajouter, si l'on se rend dans l'un des ports de la Manche, 15 fr. environ de fret, depuis Bordeaux, tandis que l'on affrète aujourd'hui au Hâvre pour Marseille à 35 fr. en moyenne, et le retour se fait à 15 ou 20 fr.

Ainsi, le grand cabotage entre le Hâvre et Marseille ne paraît pas devoir redouter la concurrence des canaux. Cependant, il faut observer que si nous prenons des points de départ et d'arrivée moins éloignés que le Hâvre et que Marseille, et à mesure que nous nous rapprochons des canaux, par exemple dans les pays que traverse la partie inférieure du canal du Midi et qui sont grands producteurs de vins, la navigation des canaux tend à reprendre l'avantage sur le cabotage, surtout si l'on tient compte des déchets et des coulages inévitables dans une longue traversée maritime, et que les polices d'assurance portent elles-mêmes à 12 ou 14 p. cent, enfin du temps employé

et de l'incertitude. On contestera peut-être cette appréciation, mais elle est cependant sanctionnée par une puissante autorité. Lorsque le canal du Midi a consenti à abaisser son tarif d'un quart en considération de l'ouverture du canal latéral jusqu'à Castets, et non pas seulement pour les marchandises passant d'un canal dans l'autre, mais pour sa propre circulation intérieure, il a, pour les 144,000 tonnes qui représentent son tonnage, fait un sacrifice de 700,000 fr.; et, s'il a fait ce sacrifice, c'est qu'il s'est rendu compte qu'il en trouverait non-seulement la compensation dans une augmentation de tonnage, mais même plus que la compensation; car elle n'eût pas été suffisante à elle seule pour le déterminer. Certes, l'administration si habile du canal du Midi est le juge le plus compétent en cette matière. Il paraît ainsi assez vraisemblable que l'évaluation de 50,000 tonnes que l'on a faite pour le passage d'une mer à l'autre ne s'éloigne pas beaucoup de la vérité, et celle de 120 à 150,000 tonnes pour le tonnage général dès son ouverture, paraît également avoir de grandes chances de probabilité. Un pareil tonnage serait très-satisfaisant pour un début en le comparant aux autres canaux, tels que le canal latéral à la Loire, qui transporte 104,000 tonnes, le canal de Bourgogne qui en transporte 138,000, le canal du Rhône au Rhin 117,000, le canal du Centre, où les droits sont presque nuls, 178,000, etc. La rivière ne sera cependant pas délaissée, notamment à partir de l'embouchure de la Bayse, où se trouve la dernière communication avant Castets du canal avec la Garonne; le transport des produits qui descendront probablement un jour du Lot, bien qu'il n'en descende pres-

que pas aujourd'hui, sera dans ce cas. Aussi, ne devra-t-on pas négliger de continuer à améliorer la rivière, ce qui d'ailleurs est nécessaire pour les riverains.

Nous avions besoin de nous assurer qu'à partir de Castets, la navigation de la rivière répondrait au tirant d'eau du canal, et que nous ne serions pas entraînés plus tard à de nouveaux travaux. M. le Ministre des travaux publics, interrogé par la Commission sur ce point important, a répondu : qu'à partir du passage de Caudrot situé un peu au-dessus de Castets, qui est un des plus mauvais de la rivière, mais qui est aussi le dernier, l'administration était à même de garantir un tirant d'eau de 2 m. 20 c. à l'étiage, et à l'aide des seuls travaux d'entretien ou d'amélioration que l'on exécute annuellement.

En terminant, nous devons encore rendre compte à la Chambre de pièces importantes qui lui sont soumises, de vœux exprimés pour l'achèvement du canal latéral à la Garonne par des communes, des conseils généraux et des chambres de commerce. Plusieurs communes de la rive gauche exposent, comme nous l'avons déjà dit, la situation malheureuse dans laquelle la suspension des travaux les condamne à rester, et réclament avec la plus grande instance qu'on les délivre des maladies épidémiques qui ont été apportées au milieu d'elles, et qui ne sont que trop prouvées par les registres de décès. Les conseils généraux de Lot-et-Garonne et de la Gironde insistent dans les termes les plus vifs sur l'achèvement du canal latéral dont ils font ressortir de nouveau les avantages ; « ce « dernier conseil a la conviction profonde que sle « intérêts généraux du pays et ceux des départe-

« ments traversés en particulier exigent impérieu-
« sement cet achèvement. » La chambre de commerce de Bordeaux s'exprime dans les mêmes termes, et à plusieurs reprises ; suivant elle, une navigation régulière est impossible sur la rivière, où, bien qu'elle ait été améliorée, on ne rencontre qu'un tirant d'eau d'un mètre entre Castets et Agen ; dans ces conditions, le commerce qui a, avant tout, besoin de régularité, éprouve les plus grandes entraves, qui continueront à subsister s'il reste une lacune au-dessous d'Agen. Pour le commerce de Bordeaux qui est en souffrance, l'achèvement du canal est de première nécessité. La chambre de commerce « a
« confiance, dans les lumières de la Chambre des
« Députés *pour obtenir*, *dit-elle*, *le retrait de la*
« *décision un peu brusque qu'elle a prise à la fin de la*
« *dernière session.* » Enfin, la Chambre remarquera une réclamation longuement motivée de la chambre de commerce de Toulouse.

Nous nous rappelons l'opposition que Toulouse a faite au canal latéral, en 1838 ; voici comment la Chambre de commerce s'exprime aujourd'hui « sur
« la question du canal latéral, notre opinion est con-
« nue et peut être hautement avouée. Si, dans un
« un autre temps, nous avons vu le projet, avec une
« certaine défiance, comme ne promettant peut-être
« pas des avantages faits pour dédommager l'Etat des
« sacrifices dont il serait la cause, il faut reconnaître
« aujourd'hui que l'entreprise n'aura réellement
« tout le sérieux de son caractère, qu'autant qu'elle
« sera entièrement terminée. Nous insistons donc
« sur l'expression du vœu que les travaux du canal
« latéral à la Garonne soient décidément repris et

« complétés, et nous insistons d'autant plus, que ce
« n'est pas une faveur que nous réclamons, mais
« seulement l'exécution et le maintien d'une décision
« déjà prise, d'un vote de fonds acquis à nos contrées
« qui ne sauraient en être privées sans injustice, et
« que d'ailleurs l'exécution complète du canal ne fait
« en aucune manière double emploi avec la ligne
« de chemin de fer. »

Parvenue au terme de ce long examen dont la Commission n'a pas cru devoir se dispenser de mettre sous les yeux de la Chambre tous les détails pour éclairer, autant qu'il était en elle, une question aussi délicate, elle a longtemps hésité sur la solution qu'elle proposerait à la Chambre. Elle a essayé d'utiliser pour le chemin de fer les travaux exécutés pour le canal, sur la rive gauche; elle a dû y renoncer. Elle a essayé d'arrêter le canal à Agen et de proposer une amélioration du lit de la rivière jusqu'au confluent du Lot; mais les difficultés de la navigation fluviale se sont trouvées à peu près les mêmes au-dessous de ce confluent qu'au-dessus, et l'amélioration de la rivière, dans cette partie, eût été plus coûteuse que l'achèvement du canal; elle a encore dû y renoncer. Elle a essayé de terminer le canal à la descente dans la Bayse; mais les mêmes difficultés se représentaient pour la navigation fluviale, et, en outre, on trouve, à partir de la Bayse, 55 kilomètres, de canal presque entièrement terminés, notamment dans les passages les plus difficiles de tous, tels que ceux du Mas et de Meilhan; au-delà de ces 55 kilomètres, il n'en reste plus que 9 pour descendre dans la Garonne à Castets; elle a encore dû y renoncer.

Enfin, après tous les essais tentés, et après les plus

longues discussions, la majorité de votre Commission a été amenée, Messieurs, à reconnaître qu'il y avait dans la question de l'achèvement du canal latéral à la Garonne des considérations puissantes et tirées de son état présent ainsi que de la situation actuelle d'une entreprise aujourd'hui près de sa fin, dont la conséquence était que cette question échappait aux principes d'après lesquels elle eût été jugée si elle eût été encore entière, et dont nous eussions été les premiers, dans ce cas, à demander l'application.

La Commission n'a pu se résoudre enfin à proposer à la Chambre de reculer au dernier moment devant le complément d'une aussi grande entreprise, devant une dernière dépense de douze millions, et de consommer le sacrifice irrévocable des millions déjà dépensés, et qui seraient en pure perte, sacrifice qui, en tenant compte de la valeur qui serait perdue sur la portion du canal conservée, s'élèverait peut-être à plus de trente millions.

Elle vous propose, en conséquence, l'adoption de l'art. 2 du projet de loi.

BASSIN A FLOT DE SAINT-MALO.

Pour exposer à la Chambre la question grave qui lui est soumise et sur laquelle des points importants restent à décider par elle, il est nécessaire d'en rappeler l'historique à ses souvenirs.

Le point de départ est la loi du 6 juin 1836, qui ouvrit un premier crédit de 100,000 fr. pour entreprendre des travaux estimés à 4,100,000 fr., somme qui fut complétée par la loi du 19 juillet 1837. La discussion dans la Chambre fut précédée d'un rapport très-complet que présenta l'honorable M. Tupinier. Il établit que la baie de Saint-Malo, doit être, au moyen d'une digue qui réunira cette ville à Saint-Servan, et qui contiendra elle-même une écluse à sas ainsi que des pertuis de chasse, transformée en un bassin à flot. Il donne le détail des autres parties du projet dont les plus importantes sont deux môles formant avant-ports, les quais de Saint-Malo et de Saint-Servan, avec cales de construction et de radoub, grils de carénage, etc., les déblais à exécuter dans le bassin, enfin un aqueduc pour l'écoulement des marais situés au fond de la baie. La partie la plus remarquable de ce lumineux travail est celle qui répond à certaines craintes qui s'étaient manifestées dans la Chambre, que les travaux n'entraînassent plus loin qu'on ne l'annonçait d'abord et que, commencés pour le commerce, on ne les étendît aux proportions d'un port militaire. Le rapport démontre, d'après le tirant d'eau déterminé pour le bassin et l'écluse et qui doit être dans son état normal de 7 m. 50 cent.,

que les vaisseaux des trois premiers rangs ne pourront jamais y entrer armés. que ceux de 4e et 5 rang auront de 8 à 12 jours, et les frégates des deux premiers rangs de 18 à 25 jours par mois pour y entrer, suivant qu'on sera dans les équinoxes ou dans les solstices, que le passage ne sera interdit aux frégates de 3e rang que pendant 6 ou 8 jours des mois voisins des équinoxes; enfin que les bâtiments inférieurs pourront y entrer en tout temps. Telles sont les bases sur lesquelles les projets ont été conçus, et les deux premières lois votées. Elles ne tardèrent pas à être changées.

Ainsi, en 1838, on décide que le plafond de l'écluse et d'une partie du bassin sera abaissé d'un mètre pour donner accès aux vaisseaux, quoique deux ans avant le rapport de M. Tupinier les eût exclus. Cet approfondissement est une des plus grandes difficultés que l'on rencontre. Nous aurons à y revenir plus loin.

Sur la demande du commerce, nous dit-on, une décision de 1839 provoquée par l'ingénieur en chef, porte la largeur entre les bajoyers, de 17 à 19 mètres.

Sur la demande du Ministre de la marine, une décision de 1840 fait démolir ce qui avait déjà été construit, et porte cette largeur à 21 mètres.

Ces continuels changements de projets ont déjà été signalés à la Chambre dans le rapport fait par l'honorable M. Bignon, qui précéda la loi du 11 juin 1841, loi qui, jointe à celle du 25 du même mois, ouvrit un nouveau crédit de 2 millions aux travaux de Saint-Malo. Le rapport s'élève avec une grande force contre la conduite des travaux, il fait ressortir les fautes déjà commises, il ne consent enfin à l'allocation du

crédit « qu'en présence de la double nécessité d'ache-
« ver au plus tôt un grand et utile projet, et de ne pas
« laisser exposés aux dégradations de la mer des tra-
« vaux en cours d'exécution, mais avec la condition
« de n'employer cette somme qu'aux travaux rigou-
« reusement compris dans le projet. »

Ces avertissements sévères et cette recommandation expresse ne devaient pas tarder à être méconnus, car dès l'année suivante, intervient une décision du conseil général des ponts-et-chaussées pour la construction d'une seconde écluse destinée aux bâtiments d'ordre inférieur, afin d'éviter dans la plupart des cas la manœuvre de la grande. Cette écluse estimée alors à 310,000 fr. y compris son terre-plain, coûtera près de 500,000 francs. Une largeur de 11 mètres 50 c. entre les bajoyers lui a été donnée, et une longueur de sas de 48 mètres 65 ; mais une disposition fâcheuse et signalée par la Commission envoyée l'année dernière sur les lieux a été prise ; les buscs des portes d'amont ont été laissés à 1 mètre 60 cent. plus haut que ceux des portes d'aval, ce qui réduit d'autant le tirant d'eau de l'écluse. Ces buscs doivent être abaissés et donner ainsi un tirant d'eau de 6 mètres 50 c. ou de 5 mètres 50 cent. au moins en morte eau, qui, avec la largeur de 11 mètres 50 c. suffit aux navires de commerce de 4 à 500 tonneaux, ainsi qu'aux corvettes de guerre de 24 canons, ou 2e rang; mais les bateaux à vapeur ont besoin de plus de largeur.

Nous retrouvons encore ici l'observation que nous avons déjà tant de fois faite. Il est probable que la petite écluse est utile pour le commerce ; mais pourquoi ne pas l'avoir comprise dans les devis présentés aux Chambres ? On le pouvait au moins en 1841, et elle est

décidée en 1842, quelques mois après la recommandation si formelle faite au nom de la Chambre de n'employer les fonds qu'aux travaux rigoureusement portés dans le projet.

La Commission de 1841 avait également signalé la mauvaise conduite des travaux; elle avait fait remarquer « que les dépenses de fondations avaient « été accrues de plus de 200,000 fr. pour n'avoir » pas pratiqué des sondages rapprochés et sur toute « la longueur du tracé.

Il en a été de cet avertissement comme du précédent; les travaux ont été continués dans un emplacement contre lequel toutes les difficultés se réunissaient et avec tous les vices de construction. A l'emplacement de la grande écluse, on n'avait pas suffisamment examiné la nature du sol. On espérait être sur le rocher, on se trouva sur le sable mouvant. On n'y coula qu'une couche de béton d'une épaisseur tout-à-fait insuffisante, et de la plus mauvaise qualité. On éleva cependant les constructions sur cette base. Il arriva ce qui était inévitable; elles ne tardèrent pas à tomber en ruine. Ajoutons que les mêmes fautes s'étaient répétées ainsi que les mêmes résultats sur presque toutes les autres constructions et notamment sur les murs de quai de Saint-Malo. Pour ces quais, nous devons particulièrement signaler une faute énorme qui a été commise. Le lit de béton sur lequel les murs ont été élevés n'a été établi qu'à 0 m. 30 cent. en contre-bas du plafond du bassin. Il en résulte que, par le mouvement des marées, l'eau passant par-dessous la fondation, fait chaque jour couler le sable dont se compose le terrain. Aussi, ces murs s'écroulent-ils aujourd'hui.

Enfin, on a signalé la mauvaise qualité des bétons et mortiers. L'exposé des motifs avance qu'il s'est passé ici un fait « qui échappe à l'appréciation exacte « de la science, que les mortiers, qui avaient quelque « temps après leur emploi, pris une consistance telle « que l'on devait se croire assuré qu'ils suivraient « la même marche que tous les mortiers hydrauli- « ques, et que dans l'espace de 5 à 6 mois leur durée « serait considérable, n'avaient pas augmenté de du- « reté, et même, en général, s'étaient détériorés. »

De ces termes, il ressort déjà qu'au bout de 5 à 6 mois, on aurait pu s'assurer de l'état des mortiers; c'est ce qui n'a pas été fait, et pendant plusieurs années on a continué à élever de nouvelles constructions sur celles dans la composition desquelles entraient ces mortiers, qui, ainsi que le constate le rapport récemment fourni par le nouvel ingénieur en chef envoyé à Saint-Malo, s'écrasent entre les doigts, et sont, ainsi qu'il ajoute, à l'état de consistance où ils étaient 4 ou 5 jours après leur emploi. On n'a donc pas vérifié ce qui se passait au-delà de ces 4 à 5 jours; pour cette simple vérification, l'appréciation de la science n'était pas nécessaire.

La Chambre ne peut manquer d'être frappée ici d'une observation. Plusieurs millions ont été dépensés en pure perte, et le premier article des nouveaux crédits, est la démolition de la plus grande partie de ce qui a été fait jusqu'ici. L'ingénieur en chef qui a dirigé ces travaux, est-il le seul auquel la faute doive en être attribuée? Ce ne sont pas les travaux d'une seule campagne; ils ont été continués pendant plusieurs années avec les mêmes errements, et cela s'est passé au milieu de notre corps des ponts-et-chaussées, qui

est fortement et hiérarchiquement constitué, qui a des inspecteurs divisionnaires, des inspecteurs généraux, tout un système complet d'inspection, à la tête duquel se trouvent les hommes les plus habiles.

Quelque bien composé que soit un corps, il peut se rencontrer que par inhabileté ou négligence, un de ses membres commette une faute; il n'y a pas d'organisation qui puisse échapper à ces exceptions; mais ce qui doit être un sujet d'étonnement, est que les premières fautes commises n'aient pas été aperçues, et que la même voie ait été suivie pendant plusieurs années, au prix de plusieurs millions. Il n'y a donc eu ni inspection, ni contrôle? Toute la hiérarchie administrative que possède le corps des ponts-et-chaussées est donc restée inactive? Il paraît bien que dans les derniers temps, l'Administration supérieure a fini par avoir quelque éveil, et par concevoir quelques inquiétudes.

Mais il était trop tard, le mal était déjà fait, et il était fait surtout, par le défaut d'obéissance d'un côté, par le défaut de contrôle de l'autre; peut-être par un esprit de corps derrière lequel s'abritent les fautes, par un système vicieux, en un mot, qui nous révèle ici ses désastreuses conséquences.

Enfin, l'année dernière, M. le Ministre des travaux publics prit la mesure, qui eût dû être prise depuis plusieurs années, d'envoyer sur les lieux une Commission de trois inspecteurs divisionnaires et d'un inspecteur général, pour faire un rapport complet sur la situation des choses. Ce rapport passe en revue les travaux, et nous en citerons succinctement les principaux articles, en y joignant le rapport récent, fait par le nouvel ingénieur en chef qui a pris à la fin de l'année dernière le service de Saint-Malo.

Les deux môles qui forment les avant-ports sont en assez bon état; mais celui du Nay, du côté de Saint-Servan, a besoin d'être allongé, parce qu'il règne actuellement dans cet avant-port une houle très-forte qui en rend, par certains vents, la tenue impossible sur fond du roc, ainsi que pour garantir l'entrée des écluses. Pour la première de ces causes, l'avant-port a besoin d'être approfondi de 30 centimètres.

Les quais de Saint-Malo sont dans l'état que nous avons décrit plus haut; ils s'écroulent.

Le mur de fermeture du bassin a été fondé en 1843 sur le sable, *quand il eût été facile de faire autrement*. Il ne se compose en ce moment que d'un lit de béton et d'une arrase de maçonnerie de 75 centimètres. La Commission ajoute que le mode de construction suivi lui paraît cependant avoir *des chances de succès*; cette expression est peu rassurante.

La plus grande partie des déblais dans le bassin et dans les avant-ports reste à faire; on les estime à 430,000 fr. pour donner le tirant d'eau nécessaire aux frégates.

La petite écluse est fort avancée; mais comme on y a employé les mêmes mortiers qu'ailleurs, certaines parties commencent déjà à menacer; on espère cependant n'avoir qu'à les consolider.

C'est sur la grande écluse que les plus grandes fautes ont été accumulées. Nous avons déjà dit en quoi consistaient ces vices de construction. La Commission de l'année dernière proposa d'enlever tout ce qui serait trouvé trop mauvais, et jusqu'à ce qu'on fût arrivé à des portions plus résistantes; mais depuis l'année dernière, de nouveaux accidents se sont mu-

nifestés, et un nouvel examen de l'ingénieur en chef a constaté que la totalité était dans le même état, et qu'il n'y avait d'autre moyen que de la reprendre en entier, en enlevant tout, jusques et y compris les fondations ; mais ce travail serait très-difficile, très-long, très-coûteux, très-incertain, à cause du mauvais terrain déjà bouleversé sur lequel on resterait. L'ingénieur en chef a trouvé plus simple d'en changer l'emplacement, de la rapprocher de 33 mètres 20 centimètres de Saint-Malo, de la fonder de cette manière presque complètement sur le roc, comme le constatent les dessins, et d'éviter ainsi toutes les incertitudes. Il y trouve même une économie de plus de 300,000 fr. Cette disposition qui paraît sage a été adoptée.

Mais ici s'élèvent trois questions graves ; celle de sa largeur, celle de sa profondeur, et enfin celle de savoir si elle sera ou non munie d'un sas.

Nous avons déjà dit que la largeur primitivement fixée à 17 mètres, avait été portée à 19 puis 21 sur la demande de M. le Ministre de la marine, et pour donner accès aux grandes frégates à vapeur. Nous voyons, d'abord, qu'il y a parmi les ingénieurs des doutes sur l'exécution et sur la manœuvre d'une écluse à pareilles dimensions ; nous trouvons même dans un rapport ces expressions : « On ne sait pas « encore si la manœuvre de ces portes gigantesques « sera habituellement praticable. » Cependant le conseil général des ponts-et-chaussées n'a pas partagé cette crainte, il croit que l'état actuel de la science permet de vaincre ces difficultés : on construit même une écluse à pareilles dimensions au Hâvre ; enfin il en existe une à Liverpool. On a élevé encore des doutes sur la nécessité de faire, à Saint-Malo, un port

pour les frégates à vapeur qui pourraient toujours gagner Brest ou Cherbourg. Enfin, l'on a dit que l'hélice remplacerait probablement bientôt les roues latérales sur les bateaux à vapeur, et qu'une largeur de 21 mètres deviendrait alors inutile. Nous rapporterons plus loin la réponse de M. le Ministre de la marine.

Sur le tirant d'eau, et sur la question du sas, un grand débat s'est élevé. La Commission qui a été sur les lieux, est d'avis de maintenir le tirant d'eau à 7 m. 50 cent. en contre-bas du niveau normal fixé pour le bassin (ce niveau est lui-même à 3 mètres 42 centimètres en contre-bas des tablettes de couronnement du quai) et de supprimer le sas; le conseil général des ponts-et-chaussées a maintenu le tirant d'eau de 8 m. 50 cent. et le sas.

Sur le premier point la Commission à laquelle se sont réunis les ingénieurs de la localité, objecte que l'approfondissement de 1 m. peut, sans de trop grandes difficultés, être donné à l'écluse qui sera fondée sur le roc, mais il n'en est pas de même du creusement à pareille profondeur d'un chenal et d'une darse pour les bâtiments de haut-bord dans le bassin, à cause du roc à extraire; que ce travail coûtera 1 million et 3 ans de travail; enfin, le creusement d'un chenal dans l'avant-port est une opération encore plus chanceuse, car l'action des courants donne lieu de croire qu'il ne soit plus tard très-difficile, sinon impossible de l'entretenir à profondeur. L'ingénieur de la localité va même, après une longue discussion, jusqu'à regarder ce projet comme *inexécutable* et comme une *utopie*. Cependant le conseil général des ponts-et-chaussées a maintenu la profondeur de 8 m. 50 cent.;

il faut ajouter que le projet ne comprend que l'écluse et le bassin, et que le creusement du chenal dans l'avant-port devra être fait plus tard par le service de la marine et sur des fonds spéciaux.

Nous ferons observer à la Chambre, que la profondeur de 8 mètres 50 c., qui a pour but de donner accès dans le bassin, aux vaisseaux de ligne (car elle n'est pas nécessaire aux frégates à vapeur), est tout-à-fait en dehors des bases de la loi de 1836, et du rapport de M. Tupinier cité plus haut.

Sur la question du sas, la Commission envoyée l'année dernière sur les lieux, a été d'avis qu'il fallait y renoncer; suivant elle, « une écluse simple, avec « porte d'èbe et de flot, sera plus commode et aussi « utile que l'écluse à sas; l'écluse de Liverpool « pour les steamers de la navigation transatlantique « et celle de la Floride au Hâvre sont des écluses « simples; les chenaux, dans l'avant-port et dans le « bassin, étant creusés à la même côte que l'écluse, le « bâtiment ne pourra naturellement traverser l'écluse « qu'après avoir trouvé assez d'eau pour y arriver; « alors il la traversera de la même manière, et en- « core mieux à l'aide de remorqueurs; l'opération « du sassement sera toujours tellement longue, qu'on « ne pourra faire passer qu'un seul bâtiment par « marée, tandis que l'écluse simple permettra le « passage de plusieurs : il est vrai que lorsque la mer « n'atteindra pas tout-à-fait au niveau normal de la « retenue, l'ouverture de l'écluse le fera nécessaire- « ment baisser, ce qui pourra se présenter pendant « environ huit jours de chaque mois; mais tout su- « bordonner à ce cas exceptionnel, serait sacrifier le

« principal à l'accessoir; les constructions de la grande « écluse ont déjà donné lieu à tant de mécomptes, « que Saint-Malo ne paraît pas la localité la mieux « choisie pour y faire la première expérience d'une « écluse à sas en pareilles dimensions, débouchant « directement à la mer ; enfin, si l'on se borne « aujourd'hui à construire les portes d'amont de cette « écluse pour la réduire aux proportions d'une écluse « simple, rien n'empêchera, plus tard, si l'on recon- « naît l'inconvénient de l'absence du sas, de l'ajou « ter. » La Commission estime que la différence du sas représente une dépense de 850,000 fr.

A cette réduction de dépense de huit cent cinquante mille francs, il faut cependant objecter que la prudence commandera toujours de prendre des précautions contre les accidents qui pourraient survenir à des portes simples, et dont les conséquences pourraient être très-graves, qu'il faudra établir de double portes d'èbe et de flot, et que l'économie sera ainsi réduite à 500,000 fr.

Le conseil-général des ponts-et-chaussées n'a d'ailleurs point partagé l'avis de la Commission, et a persisté à maintenir le sas.

Sur ce point, comme sur celui du tirant d'eau, nous avons été frappés de voir que tous les ingénieurs qui ont étudié la localité sont d'avis de ces deux retranchements, et que la majorité qui les a repoussés dans le sein du conseil général des ponts et-chaussées, était formée de ceux qui, ne connaissant pas les lieux, devaient moins bien apprécier tous les éléments des questions; d'ailleurs, M. le Ministre de la marine n'avait pas été consulté, quoique le conseil général des ponts-et-chaussées l'eût demandé lui-même. Nous

avons voulu réparer cette grave omission, et nous nous sommes adressés à M. le Ministre de la marine.

Il nous a d'abord exprimé son opinion sur la très-grande importance qu'il attachait à Saint-Malo, comme position militaire, importance qui était consacrée par toutes les traditions de notre marine. Pour examiner les questions techniques que nous lui soumettions, il a réuni le conseil d'amirauté. Ce conseil a donné son avis dont les principaux points sont :

Que la position de Saint-Malo, entre Brest et Cherbourg, en fait un point très-important pour la protection de notre cabotage et pour la défense des côtes du royaume ;

Qu'il est indispensable, par conséquent, de mettre ce port en état de recevoir les bâtiments de guerre de tout rang qui viendraient y chercher un asyle, et surtout les bâtiments à vapeur des plus grandes dimensions ;

Que les vaisseaux de ligne des deux premiers rangs exigeraient un tirant d'eau de 8 mètres 50 c.; mais que leur entrée à Saint-Malo ne peut être qu'un fait exceptionnel, puisque l'accès de la rade de Dinard est lui-même difficile pour ces vaisseaux, tandis que le tirant d'eau de 8 mètres est suffisant pour les vaisseaux des 3e et 4e rangs ;

Que ces vaisseaux n'ont pas besoin d'une largeur de 21 mètres, mais qu'elle est indispensable pour les frégates à vapeur avec leur contruction actuelle, et que la substitution du propulseur à hélice aux roues à aubes n'est encore qu'à l'état d'essai dont on ne peut prévoir, avec quelque certitude, la réussite pour des bâtiments d'aussi fortes dimensions.

Sur la question du sas, le conseil d'amirauté a été

d'avis que les mouvements de la marée étant d'une très-grande rapidité à Saint-Malo, et la mer y restant étale très-peu de temps (le Hâvre et Liverpool sont dans le cas contraire), il serait fort difficile de saisir pour le passage d'un grand bâtiment de guerre, le moment précis où le niveau serait le même en dehors et dans l'intérieur du bassin ; que, dans les grandes marées avec des vents violents du large, le bâtiment qui serait engagé dans le passage d'une écluse sans sas, avec un courant plus ou moins rapide pourrait se trouver en péril, et que le service du bassin pourrait lui-même se trouver essentiellement compromis, si l'entrée ne pouvait pas en être fermée en temps utile.

Enfin, il faut ajouter, d'après des renseignements qui nous sont directement parvenus, qu'à Saint-Malo les hautes mers de morte eau ne s'élevant généralement qu'à une côte inférieure de 1 m. 60 c. à celle fixée pour le niveau normal du bassin, le service de l'écluse serait interdit pendant un assez grand nombre de jours de chaque mois, à moins de faire baisser considérablement le niveau du bssin.

Les considérations qui précèdent nous ont paru de nature à nous fixer sur ces trois points :

Construction de l'écluse à sas.

Largeur fixée à 21 mètres.

Profondeur fixée à 8 mètres en contre-bas du niveau normal adopté par le bassin, soit à 11 m. 42 c. en contre-bas des tablettes de couronnement.

Ce dernier point doit nous présenter une économie. L'approfondissement de 1 mètre pour l'écluse et le bassin, étant évalué à 1 million (le creusement du chenal dans l'avant-port n'y est pas compris), la réduc-

tion de 0 m. 50 c. sur cet approfondissement, doit produire une économie de plus de 500,000 fr., puisque les travaux sont d'autant plus coûteux qu'ils se font à plus grande profondeur. Nous vous proposerons, cependant, Messieurs, de ne réduire le crédit demandé que de 500,000 fr.

Nous insistons, comme la Commission de 1841, et de la manière la plus expresse, pour que désormais l'administration des ponts-et-chaussées se conforme à ses propres projets, et se maintienne rigoureusement dans la limite des crédits votés pour des travaux déterminés. Ceux qui sont portés au devis actuel avec la réduction qui vient d'être indiquée et qui sont nettement définis, doivent seuls recevoir les allocations de fonds que la Chambre aura votées, et l'Administration encourrait une grave responsabilité, si elle dépassait encore une fois ces limites.

CANAL MARITIME DE CAEN.

Les travaux du canal maritime de Caen donnent lieu à une suite d'observations différentes de celles que nous avons présentées à la Chambre sur les premiers articles du projet de loi. Il n'y a pas eu, pour ce canal comme pour celui de la Marne au Rhin, ou pour le canal latéral à la Garonne, des modifications ou des additions considérables apportées au projet primitif, et qui en ont changé les bases; car le projet qu'il s'agit d'exécuter aujourd'hui est exactement le même que celui dont il a été rendu compte à la Chambre en 1837. De graves fautes n'y ont pas été commises, comme dans le bassin de Saint-Malo ; mais s'il n'y a, heureusement, rien à démolir à Caen, il y a encore presque tout à y faire.

Le projet arrêté en 1837, consistait dans l'agrandissement d'un bassin qui existe aujourd'hui à Caen sous le nom de canal de Saint-Pierre, et qui s'alimente par des eaux supérieures dérivées de divers cours d'eau et même, au besoin, de l'Orne, la construction de deux écluses à sas, de 10 mètres en largeur et de 4 en profondeur, mettant le bassin en communication, l'une avec l'Orne et la partie du port actuel qui reste en dehors du bassin, l'autre avec le canal maritime creusé latéralement à l'Orne sur un développement de 14,223 mètres, l'écluse à la mer d'Oyestreham, où aboutira le canal, creusée dans les dunes avec un vaste sas vis-à-vis le grand chenal extérieur de l'embouchure, enfin deux jetées en charpente et à claire-voie formant avant-port, et prolongées jusqu'au chenal. De tous ces travaux qui n'é[illegible]

timés qu'à 4,040,000 fr., il n'y a d'exécuté que l'un des quatre murs de quai du bassin, un nouveau lit que l'on a ouvert à l'Orne, sur une longueur de 2,750 mètres pour laisser la partie correspondante de son ancien lit au canal, et les deux jetées en avant d'Oyestreham. Ces trois travaux ont absorbé à eux seuls une somme de 2,824,000 fr., et rien n'est encore entrepris sur le reste. Ici, du moins, l'Administration n'a pas attendu l'épuisement total de ses crédits pour en référer aux Chambres.

Un tel mécompte dans l'évaluation et dans les dépenses, n'a pas ici d'autre cause que des erreurs, mais ces erreurs sont telles qu'on a presque peine à y croire. Ainsi, l'ouverture du nouveau lit de l'Orne qui a coûté 822,000 fr. n'était estimée, d'après le projet, qu'à 282,000 fr. ; les jetées d'Oyestreham qui coûtent environ 1,600,000 fr., n'étaient estimées qu'à 540,000 fr.

Quelqu'examen , quelques recherches qu'on fasse, on ne parvient pas à s'expliquer de pareils mécomptes. Tout ce que nous reconnaissons est que l'évaluation des dépenses n'a pas même été faite. En 1836 , l'ingénieur en chef avait présenté un premier projet conçu sur des bases toutes différentes ; l'écluse par laquelle le canal devait déboucher à la mer était située au point dit la Pointe-du-Siège , qui forme l'embouchure actuelle de l'Orne ; il donnait au canal 5 mètres de profondeur et 16 mètres de largeur au plafond ; il ne faisait communiquer le bassin ni avec a rivière ni avec le restant du port , et il le laissait communiquer avec le canal , directement et sans écluse.

Le conseil général des ponts-et-chaussées apporta

à ce projet de profondes modifications qui paraissent avoir été heureuses. Il déplaça l'embouchure, et, de la Pointe-du-Siège, qui présentait de grands inconvénients, tel que celui des ensablements, et de conserver un chenal sinueux et difficile, parce qu'il faut des aires de vent différentes pour le parcourir, il la transporta à 1,500 mètres à l'Ouest, au-dessous d'Oyestreham, et vis-à-vis la grande passe du large, comme l'indiquaient les marins expérimentés du pays; il réduisit la profondeur du canal à 4 mètres, sa largeur au plafond à 11, et ajouta les deux écluses au bassin. Ces modifications étaient fort bonnes en principe, mais l'évaluation de la nouvelle dépense fut complètement omise.

Le projet de l'ingénieur en chef était de 3,500,000 fr. « Nous croyons, disait le rapport de la Commis-« sion du conseil général des ponts-et-chaussées, « en date du 26 janvier 1837, que ces évaluations « sont généralement trop peu élevées, et qu'il y « aurait lieu de porter à 4 millions au moins l'esti-« mation totale, pour ne pas tomber dans des mé-« comptes trop considérables. Cette somme de 4 mil-« lions nous semble devoir suffire pour l'exécution « du projet modifié qui, comparé au projet origi-« naire de M. l'Ingénieur en chef, présentera, nous « en sommes persuadés, de très-notables éco-» nomies.

« Au surplus une estimation nouvelle et définitive « des ouvrages qui sont prescrits devra être faite, « car il ne faut pas perdre de vue que les proposi-« tions de l'ingénieur en chef ne constituent qu'un « avant-projet dont les bases principales n'ont même « été que très-superficiellement étudiées. Tout le

« projet est donc à refaire en se conformant aux « dispositions qui seront définitivement arrêtées. « On sera fixé alors sur le véritable chiffre de la « dépense que nous persistons à croire qu'on peut « approximativement arrêter, quant à présent, à « 4 millions. »

C'est sur cette évaluation si hasardée que la loi du 19 juillet 1837 alloua 3,100,000 fr. aux travaux du canal maritime de Caen qui, joints aux 940,000 fr. fournis par la ville et par le département, complétèrent la somme de 4,040,000 francs.

On aurait dû, au moins, exiger de l'ingénieur en chef, dans le plus court délai possible, le projet définitif que réclamait le conseil général des ponts-et-chaussées. Il n'en fut rien. L'ingénieur en chef ne fournit que quelques projets de détail sur lesquels on n'en passa pas moins des adjudications. Le désordre du service était tel que, ainsi que nous le voyons, par un rapport du 25 décembre 1843, six ans plus tard par conséquent, les comptes du seul mur de quai qui ait été construit au bassin de Caen, « ne sont pas encore réglés, et il existe de nom- « breuses réclamations de la part de l'entrepreneur. « Pendant le cours de l'exécution des jetées en char- « pente (des jetées d'Oyestreham), on a eu lieu de re- « connaître de graves désordres, des différends de « toute espèce s'élèveront lorsqu'on viendra au rè- « glement définitif des comptes ; les indemnités de « terrain ne sont point encore réglées. »

Nous revenons encore ici sur l'observation que nous avons présentée à la Chambre pour les travaux de Saint-Malo. Comment pendant six années n'y a-t-il eu aucune inspection qui ait fait connaître à l'Ad-

ministration supérieure la situation des choses? Comment, pendant six années, n'a-t-elle pas exigé le projet définitif, et a-t-elle toléré la continuation d'un tel désordre?

Enfin un nouvel ingénieur en chef est venu rétablir l'ordre; il paraît avoir apporté aux études, qu'il a dû refaire en entier, autant de zèle que de talent; il a examiné dans le plus grand détail toutes les questions, surtout la plus importante, celle du débouché à la mer; il s'est entouré de tous les renseignements fournis par la marine, et le projet complet et définitif qu'il a présenté, et qui a été approuvé par l'Administration supérieure, paraît offrir autant de garanties qu'on peut en espérer dans cette nature de travaux. Le projet s'élève à 5 millions à ajouter aux crédits déjà ouverts.

Le port de Caen, pour lequel presque rien n'a encore été fait, comme nous l'avons dit, mérite la sollicitude du Gouvernement et des Chambres. Le génie de Vauban, dont on retrouve la trace, en France, partout où il y avait une grande idée, sut l'apprécier, et il y fit commencer des travaux. L'empereur Napoléon en a de même compris l'importance.

Aujourd'hui, cette importance n'est pas déchue; elle ne consiste pas seulement en ce que ce point est le centre commercial d'une des plus riches contrées de la France, et d'une population d'un million d'ames environ; comme mouvement maritime, il est encore dans une situation que la plupart de nos ports lui envient, car l'exportation y balance l'importation. Sans compter tout ce que fournissent l'industrie, le commerce et l'agriculture d'un pays aussi

riche, nous citerons un seul article d'exportation qui s'élève à 25,000 tonneaux, les pierres de taille que l'on expédie jusqu'en Angleterre, en Belgique et en Hollande, et qui fornissent un fret assuré à nos navires, dont le retour se fait en houille, en bois, ou autres denrées. Les travaux qui vont, enfin, s'exécuter à Caen, si vous adoptez, Messieurs, le projet de loi, imprimeront à ce mouvement commercial et maritime une nouvelle activité, et votre Commission vous propose, en conséquence, l'adoption de l'art. 4 de ce projet.

QUAIS DE RENNES.

Par la loi du 8 juillet 1840, un crédit de 1,300,000 fr. a été consacré à l'amélioration de la navigation de la Vilaine, dans la traversée de Rennes. Le but de ce travail était d'assurer une communication régulière entre la Vilaine-Inférieure et le canal d'Ille-et-Rance, et aussi de garantir la ville de Rennes des inondations produites par les crues de la Vilaine, et des causes d'insalubrité provenant de la stagnation, pendant l'été, des eaux de la rivière, dans un lit sinueux et dépourvu de profondeur. La ville de Rennes devait solder l'achat des terrains, et acquérir les bâtiments à démolir ; cette dépense avait été évaluée, dans l'origine, à 6 ou 700,000 fr., elle s'est élevée à un million, que la ville a supporté.

Le 22 mars 1841, une adjudication générale approuva le premier projet d'établissement de quais et de cales comportant une dépense de 1,166,132 fr., y compris une somme à valoir de 71,000 fr. Mais diverses causes d'augmentation ne tardèrent pas à se révéler, et la première évaluation dût être portée à environ 1,380,000 fr. Les principaux motifs de cette augmentation furent des escaliers, et, surtout, l'excédant d'épaisseur et de hauteur donné au mur des quais, ainsi que le nouveau règlement des pentes de ces mêmes quais ; ces trois derniers articles figurent, à eux seuls, pour 185,000 fr.

L'exposé des motifs donne, pour raison de cet exhaussement, de nouvelles vérifications faites, en cours d'exécution, sur la hauteur du pont de Berlin. On pourrait s'étonner qu'il ait été commis une faute

« projet aurait besoin d'être soumis à des enquêtes,
« tandis que celui de MM. les ingénieurs n'a pas be-
« soin de cette formalité, puisqu'il satisfait aux con-
« ditions de l'enquête qui a eu lieu pour l'avant-
« projet primitif, que ce projet pourra d'ailleurs
« être repris quand il sera jugé convenable dans l'in-
« térêt de la route, ce que rien de ce qui aura été
« fait ne pourra contrarier. »

Ces raisons nous ont semblé peu solides; nous avons peine à comprendre que la nécessité de recourir à une enquête soit une objection; et si, plus tard, le projet devait être repris, dans l'intérêt de la route, il est probable que ce ne serait qu'avec double dépense qu'il vaudrait mieux éviter, en l'envisageant dès aujourd'hui. Le fait que ce projet impliquerait à la fois deux services, celui des routes et celui de la navigation, ne nous paraît pas non plus une objection sérieuse; enfin, il serait possible que la ville de Rennes, si le projet est dans ses intérêts, voulût y concourir et compenser le surcroît de dépenses.

En résumé, la question ne nous a pas semblé suffisamment mûrie. Nous pensons qu'elle doit être, de nouveau, renvoyée à l'étude, qu'une enquête doit être ouverte, et la ville de Rennes consultée.

Nous ne croyons, par conséquent, pas devoir proposer à la Chambre l'allocation de cet article de 60,000 fr.

L'indemnité de 45,670 fr., réclamée par l'entrepreneur, est encore pendante devant le conseil d'État, nous ne voyons pas, dès lors, de motifs pour l'allouer tant que la décision du conseil n'est pas intervenue.

Enfin, la somme à valoir de 30,000 fr., qui n'a été ajoutée que pour faire la somme ronde de sept

cent mille francs, peut également être retranchée. Ces trois retranchements s'élèvent à 155,000 fr.

L'Administration se plaindra peut-être d'être obligée de représenter la question devant la Chambre, et de lui faire une nouvelle demande de crédits supplémentaires; nous n'y voyons qu'un très-léger inconvénient. Elle veillera plus soigneusement à l'avenir, sur les travaux, et n'y comprendra plus, il faut l'espérer du moins, des accessoires imprévus.

PROJET DE LOI.

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*	PROJET DE LOI *Amendé par la Commission.*
Article premier.	**Article premier.**
Une somme de trente millions de francs (30,000,000 f.) est affectée à l'achèvement des travaux du canal de la Marne au Rhin, de Vitry à Strasbourg, entrepris en vertu de la loi du 3 juillet 1838.	Comme au projet.
Art. 2.	**Art. 2.**
Une somme de vingt-un millions cinq cent mille francs (21,500,000 f.) est affectée à l'achèvement des travaux du canal latéral à la Garonne, entre Toulouse et Castets, entrepris en vertu de la loi du 3 juillet 1838.	Comme au projet.
Art. 3.	**Art. 3.**
Une somme de six millions de fr. (6,000,000 f.) est affectée à l'achèvement des travaux du bassin à flot de Saint-Malo et Saint-Servan, entre-	Une somme de 5,500,000f Le reste comme au projet.

PROJET DE LOI *Présenté par le Gouvernement.*	PROJET DE LOI *Amendé par la Commission*
pris en vertu de la loi du 6 juin 1836.	
Art. 4.	Art. 4.
Une somme de cinq millions de francs (5,000,000 f.) est affectée à l'achèvement des travaux du canal maritime de Caen à la mer, entrepris en vertu de la loi du 19 juillet 1837.	Comme au projet.
Art. 5.	Art 5.
Une somme de sept cent mille francs (700,000 fr.) est affectée à l'achèvement des travaux de redressement du cours de la Vilaine, et de construction de quais et cales dans l'intérieur de la ville de Rennes, entrepris en vertu de la loi du 8 juillet 1840.	Une somme de.. 565,000f Le reste comme au projet.
Art. 8.	Art. 6.
Sur les allocations mentionnées aux articles précédents, et s'élevant ensemble à la somme de soixante-trois millions deux cent mille francs (63,200,000 fr.), il est ouvert au Ministre des travaux publics, sur l'exercice 1845, un crédit de quinze millions deux cent mille f. (15,200,000 fr.), et sur l'exercice 1846, de vingt un millions quatre cent mille fr. (21,400,000 fr.).	Comme au projet. 62,565,000f

(N° 197.)

Chambre des Députés.

SESSION 1845.

RAPPORT

FAIT

Au nom de la Commission du budget, chargée de l'examen du projet de loi relatif à l'abrogation de l'art. 3 de la loi du 11 juin 1842,*

PAR M. VUITRY,

Député de l'Yonne.

Séance du 13 Juin 1845.

MESSIEURS,

M. le Ministre des finances, en présentant à la Chambre, dans la séance du 10 juin, le projet de loi qui a pour objet d'abroger l'article 3 de la loi du 11 juin 1842, faisait remarquer que la Commission du budget avait déjà examiné cette question à l'occasion

* Cette Commission est composée de MM. Ternaux (Mortimer), Rivière de Larque, Gouin, Deslongrais, Richond des Brus, Bacot (César), Lepeletier d'Aunay, Magne, Baude, Saunac, Bignon, Rihouet, Bureaux de Puzy, Berger, Fould, le marquis de La Grange, le vicomte Siméon, Vuitry.

d'une disposition en sens contraire insérée dans un des projets de lois de finances pour 1846. Ce motif a déterminé la Chambre à nous en faire le renvoi ; il nous permet de lui présenter dès aujourd'hui notre rapport.

Nous devons dire en commençant que, par cette proposition, le Gouvernement n'a fait qu'entrer dans les vues qu'avait manifestées la Commission, et qu'ainsi elle se montrera conséquente avec elle-même, en proposant à la Chambre de l'adopter.

L'article 5 du projet de loi des recettes avait pour but d'armer le Gouvernement du droit d'imposer d'office trois centimes sur les quatre contributions directes, pour assurer le remboursement par les départements et les communes, des deux tiers mis à leur charge par la loi du 11 juin 1842, dans les indemnités de terrains et bâtiments nécessaires pour l'exécution des chemins de fer.

La Commission a refusé son approbation à cette mesure coërcitive; elle a rayé des recettes les deux millions qu'on portait en compte pour 1846. Ses motifs étaient tirés du fond même de la question; ils expliquent par avance l'approbation qu'elle donne au projet de loi.

En 1842, la disposition qu'il s'agit de rapporter fut l'objet d'objections sérieuses dont le Gouvernement lui-même ne dissimulait pas la gravité. Si elle fut adoptée alors, c'est qu'on présentait, pour l'exécution des chemins de fer, un système uniforme et général. On classait les départements en deux catégories : les uns traversés par les voies de fer semblaient appelés à en recueillir de grands avantages ; on trouvait convenable qu'ils concourussent à la dé-

pense; on pensait que c'était une sorte de justice distributive à l'égard des départements laissés en dehors du réseau, et qu'on considérait comme déshérités des avantages assurés aux premiers.

Mais nous n'avons pas à examiner ici les motifs qui ont pu décider les Chambres en 1842. La question est de savoir si les circonstances sont les mêmes aujourd'hui; si, depuis que le mode d'exécution des chemins de fer a changé, la mesure prescrite, et qui pouvait être juste, n'a pas cessé de l'être.

La loi de 1842 était la règle générale, elle n'est plus aujourd'hui que l'exception. Partout où les chemins de fer offrent des produits suffisants, ils seront concédés à des Compagnies; l'État ne concourra pas à la dépense, les départements seront exonérés de toute participation dans le paiement des indemnités. Déjà la Chambre a décidé qu'il en serait ainsi pour le chemin du Nord, pour le chemin de Lyon, pour le chemin d'Avignon. La loi de 1842 n'est plus appliquée qu'aux chemins placés dans de moins bonnes conditions; on la réserve pour les cas où les Compagnies ne trouveraient pas une intérêt suffisant de leurs capitaux, si le concours de l'État ne venait réduire la dépense.

Dans cette situation nouvelle, peut-on dire aux départements traversés par ces dernières lignes, et que, jusqu'à un certain point, on peut considérer comme étant moins riches que les premiers, puisque la circulation y présente moins de ressources : vous n'êtes pas assez favorablement situés, c'est un malheur pour vous, vous resterez écrasés sous le poids de la loi de 1842; quant à vos voisins, les Compagnies paieront pour eux.

Énoncer une pareille question, c'est la résoudre, et nous n'hésitons pas à répondre que le changement de système a abrogé moralement la loi de 1842.

Si l'on disait que les départements laissés ainsi sous l'empire de cette loi profiteront des sacrifices de l'État; que les concessions seront à moins longs termes, et que l'État rentrera plus vite, à leur profit, dans la libre disposition des tarifs, nous répondrions par les faits. C'est uniquement parce qu'il y a un intérêt public engagé, et non pas pour favoriser certains départements, que l'État est amené à concourir. Abandonnés à eux-mêmes, les chemins de cette catégorie ne se feraient pas ; mais l'intervention de l'État ne va pas jusqu'à réduire la concession au-dessous des limites ordinaires fixées pour les autres chemins.

Une dernière remarque fera ressortir encore l'inégalité choquante que la loi de 1842, si elle était maintenue, établirait aujourd'hui entre les départements. Ainsi, pour tous les départements traversés par les lignes de fer exécutées dans le système de 1842, la situation n'est pas la même. Le cahier des charges du chemin de Nantes, par exemple, met la totalité des indemnités à la charge de la Compagnie ; la même clause n'a pas pu être introduite dans le projet du chemin de Strasbourg. Les départements traversés par la première ligne se trouveraient exonérés comme si l'Etat n'eût pas concouru à la dépense : sur l'autre ligne, ils resteraient écrasés sous le poids des indemnités de terrains.

La Commission du budget avait été déterminée, par les raisons que nous venons d'exposer, à ne pas adopter la disposition coërcitive proposée dans la loi des recettes. Elle reconnaît avec le Gouvernement que

dès que l'article 3 de la loi du 11 juin 1842, dépourvu de sanction, ne serait plus qu'une lettre morte, il faut en prononcer l'abrogation.

Elle vous propose, en conséquence, l'adoption pure et simple du projet de loi.

PROJET DE LOI.

Article unique.

Est et demeure abrogée la disposition de l'art. 3 de la loi du 11 juin 1842, aux termes de laquelle les départements et les communes devaient rembourser à l'État les deux tiers du prix des indemnités dues pour les terrains et bâtiments dont l'occupation sera nécessaire à l'établissement des chemins de fer et de leurs dépendances.

(N° 198.)

Chambre des Députés.

SESSION 1845.

RAPPORT

FAIT

*Au nom de la Commission * chargée d'examiner le projet de budget pour l'exercice* 1846;

(RECETTES)

PAR M. VUITRY,

Député de l'Yonne.

Séance du 13 juin 1845.

Messieurs,

Nous venons soumettre à votre examen les propositions de votre Commission du budget sur les recettes de 1846.

Les développements dans lesquels l'honorable rap-

* Cette Commission est composée de MM. Ternaux (Mortimer), Rivière de Larque, Gouin, Deslongrais, Richond des Brus, Bacot (César), Lepeletier d'Aunay, Magne, Baude, Saunac, Bignon, Rihouet, Bureaux de Puzy, Berger, Fould, le marquis de La Grange, le vicomte Siméon, Vuitry.

porteur des dépenses est entré, nous dispensent de placer sous vos yeux le tableau général de notre situation financière. L'exposé qu'il vous en a fait offre un assez vaste sujet de réflexions aux esprits sérieux et politiques, qui savent que l'ordre dans les finances est un des premiers éléments de la puissance des nations : nous n'avons rien à y ajouter.

Nous nous bornerons à quelques considérations sur les causes d'une situation qui doit exciter toute la sollicitude de la Chambre.

L'ordre dans nos finances n'a-t il été troublé que par les évènements politiques de 1840? Les développements donnés au système des grands travaux publics sont-ils seuls cause de ces découverts qui s'accumulent à chaque règlement d'exercice? Nous le voudrions, Messieurs, car le mal serait passager : les préoccupations de 1840 ont en effet complètement disparu, et quant aux travaux extraordinaires, ils seront contenus, quand vous le voudrez sérieusement, dans les limites que la prudence commande.

Mais il est une autre cause à notre avis plus grave, parce qu'elle agit incessamment, c'est cet entraînement de tous les jours à accroître les dépenses ordinaires. En vain depuis douze ans les développements de la richesse publique élèvent d'année en année les revenus indirects, et viennent augmenter les ressources du Trésor; les dépenses marchent plus vite encore; elles rompent l'équilibre, et le déficit devient l'état en quelque sorte normal de nos budgets ordinaires.

Nous venons appeler vos réflexions sur ce point et vous prier de jeter un moment les yeux sur le tableau suivant des recettes et des dépenses ordinaires des dix dernières années : nous l'avons extrait de

l'état annexé à ce rapport, et qui résume tous les faits financiers des exercices réglés ou en règlement de 1834 à 1843.

EXERCICES.	RECETTES ORDINAIRES propres à l'exercice.	DÉPENSES ORDINAIRES propres à l'exercice.	EXCÉDANT DES recettes.	dépenses.	REVENUS INDIRECTS propres à l'exercice.	OBSERVATIONS.
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	
1834	1,009,021,553	1,032,548,259	"	23,523,306	603,769,760	
1835	1,021,695,465	1,021,082,408	613,058	"	615,725,605	(1) Compris 12,758,686 fr. pour excédant de dépenses coloniales à arrêter définitivement en 1843.
1836	1,054,785,718	1,046,906,909	7,878,809	"	649,175,208	
1837	1,079,252,732	1,060,965,791	18,286,941	"	669,251,851	
1838	1,111,376,886	1,099,007,157	12,369,729	"	693,597,410	
1839	1,122,344,821	1,123,831,357	"	1,486,536	698,158,003	
1840	1,160,147,651	1,298,502,628	"	138,354,977	725,272,351	(2) Compris 20,680,308 fr. pour excédant de dépenses coloniales à arrêter définitivement en 1844.
1841	1,199,035,704	1,362,879,260	"	163,843,556	760,683,053	
1842	1,251,569,941	1,316,135,490	"	64,565,549	805,512,577	
1843	1,265,541,797	(2) 1,302,229,128	"	36,687,331	814,408,107	

Ces chiffres parlent assez clairement pour qu'il ne soit pas besoin d'un long commentaire.

L'exercice 1834 se ressent encore de la perturbation que la révolution de 1830 avait nécessairement apportée dans les finances; les dépenses ordinaires excèdent les recettes ordinaires de 23 millions; mais déjà l'accroissement des produits indirects se fait sentir; ils dépassent de 7 millions ceux de 1833. Dans le cours de l'année suivante ils s'élèvent encore de 12

compte définitif de 1843, il figure pour près de 414 dans la situation provisoire de 1844.

Si les prévisions de budget de 1845 sont restées au-dessous de ce chiffre, si le tableau A pour 1846 ne s'élève qu'à 408,438,642 fr., cela tient à une réduction d'un peu plus de 7 millions apportée l'année dernière dans le produit des patentes, en prévision des effets de la loi nouvelle.

Toutefois, hâtons-nous de le répéter avec les Commissions précédentes, car il importe que cela soit connu de tous : ce ne sont pas les dépenses générales de l'État qui imposent de nouveaux sacrifices aux contribuables; ce sont les dépenses départementales et locales, réglées par les lois ou votées librement par les conseils électifs qui élèvent l'impôt direct.

Le dernier rapport sur les recettes constate que de 1838 à 1842 la moyenne des centimes additionnels pour la contribution foncière s'est élevée de 69 cent. à 72 cent. 9/10; cette moyenne a été de 73 c. 8/10 en 1843; elle continue à s'élever depuis.

Votre dernière Commission du budget vous faisait remarquer (rapport sur les recettes de 1845, du 4 juillet 1844), que pour apprécier l'accroissement successif des dépenses départementales, il ne fallait pas oublier que trois lois de finances ont déjà distrait 2 cent. 8/10 des centimes généraux sans affectation spéciale, pour les reporter sur les ressources des départements.

Cette année (1) la même nécessité conduit à user de la même ressource, et la Chambre, sur la proposition

---

(1)

Loi du 10 août 1839..	Centimes ordinaires départementaux	0 3/10	0 7/10
	1er fonds commun	0 3/10	
	2e fonds commun	0 1/10	

de sa Commission, vient de prélever un centime nouveau sur la part qui revient au Trésor. C'est encore une augmentation de 1,920,440 fr. apportée aux dépenses départementales, une ressource égale enlevée aux dépenses de l'État, car nous n'avons pas pu concevoir la pensée de faire peser un centime de plus sur les contribuables.

Le tableau des contributions directes (Etat A), le tableau du service départemental (Etat E) et l'art. 11 du projet de loi des recettes, ont été modifiés en conséquence de cette résolution.

Cet accroissement incessant des dépenses départementales et locales appelle toute la sollicitude du Gouvernement et des Chambres. Nous ne voulons pas dire que les impôts qu'on sollicite n'ont pas pour but de couvrir des dépenses utiles ; mais il ne faut pas vouloir tout faire à la fois. C'est là, il est vrai, l'entraînement de l'époque : c'est au Gouvernement à savoir y résister. Ne pas savoir ménager l'impôt direct pendant la paix, c'est affaiblir par avance sa plus précieuse ressource pour les temps difficiles.

Dans son rapport sur les dépenses (page 445), votre Commission vous a proposé sous le titre de restitution pour propriétés démolies, une augmentation de

---

	Report		0 7/10
Loi du 16 juillet 1840.	Centimes ordinaires	0 9/10	1 1/10
	1er fonds commun	0 1/10	
	2e fonds commun	0 1/10	
Loi du 24 juillet 1843.	Centimes ordinaires	0 3/10	1 "
	1er fonds commun	0 7/10	
			2 8/10
Proposition pour 1846.	Centimes ordinaires	0 3/10	1 "
	1er fonds commun	0 7/10	
			3 [illegible]/10

70,000 fr. au chapitre LXVII, 5me partie du budget. Cette demande, qu'elle s'est réservée de justifier dans le rapport sur les recettes, lui a paru la solution la plus équitable d'une question soulevée à l'occasion de l'art. 2 de la loi du 17 août 1835.

Cette disposition applicable à la contribution foncière, et dont le principe a été étendu à la contribution personnelle et mobilière, par la loi de finances du 4 août 1844, veut que, pour les propriétés bâties, le principal de l'impôt suive le mouvement de la matière imposable : le contingent de la commune, de l'arrondissement et du département est accru en raison des constructions nouvelles; il est réduit en proportion des démolitions opérées.

L'esprit de cette loi est que l'Etat, qui profite de l'accroissement de la richesse publique, doit supporter les pertes qu'entraînent les démolitions, en sorte que le sort des autres contribuables ne puisse être affecté en rien, soit en bien, soit en mal, par les mouvements qui s'opèrent dans les propriétés bâties.

Voici comment on opère :

Quand une construction neuve a lieu, rien de plus simple; le revenu imposable est évalué dans les formes prescrites; le contingent de la commune, de l'arrondissement et du département est modifié en conséquence, non pas dans le prochain rôle, mais au moment où le propriétaire, qui jouit du bénéfice de l'art. 88 de la loi du 3 frimaire an VII, est imposé lui-même, c'est-à-dire à partir du 1er janvier qui suit l'expiration de la seconde année.

En cas de démolition, le contingent ne peut pas être réduit au moment même où elle a lieu; il faut que le conseil général et le conseil d'arrondissement aient été réunis, et ce n'est que pour l'année suivante

que la commune est déchargée. Cependant, dès que la démolition se fait, le droit au dégrèvement s'ouvre pour le contribuable ; on lui doit compte des douzièmes qui restent à courir jusqu'à la fin de l'année. Or, on ne peut pas opérer par compensation avec les constructions neuves, puisque le rôle est fait, et que d'ailleurs, des constructions neuves n'ont pas toujours lieu dans la même commune : il se présente donc une difficulté réelle, et pour en sortir (car les droits du contribuable ne peuvent pas être méconnus), on impute le dégrèvement sur le fonds de non-valeur dont une partie se trouve ainsi détournée de sa véritable destination. L'esprit de la loi de 1835 est donc faussé, car c'est à l'Etat à subir la perte qui résulte de la diminution de la matière imposable, puisqu'il profite de son augmentation.

Votre Commission ne pouvait pas se refuser à reconnaître cette infraction aux principes de la loi de 1835 ; il lui a paru d'autant plus juste d'y remédier, que le fonds de non-valeur est toujours insuffisant, et que jamais les contribuables qui y ont droit ne sont dégrevés en raison de l'étendue de leurs pertes.

Ce prélèvement est faible, il est vrai ; il s'est élevé, en 1843, d'après les renseignements que l'Administration nous a donnés, à 70,000 fr., savoir : 37,000 fr. pour le département de la Seine, et 33,000 pour les 85 autres. Mais peu importe, la justice ne se mesure pas à l'importance des sommes, et dès que ce prélèvement est irrégulier, il doit cesser d'avoir lieu. M. le Ministre des finances nous ayant fait connaître que le meilleur moyen d'éviter toute difficulté était d'ouvrir un crédit pour restitution, votre Commission n'a pas dû hésiter à inscrire une somme de 70,000 fr. au chapitre LXVII du budget des finances.

L'exécution de la loi de 1835 a soulevé dans le sein de votre Commission une seconde observation relative aux démolitions et reconstructions partielles. Si, par exemple, dans ce cas, au lieu d'opérer d'abord par retranchement sur le revenu imposable pour la partie démolie, puis par addition, après la reconstruction, on attendait la fin des travaux pour modifier, par une seule opération, le contingent en proportion de la différence survenue dans la cote individuelle, on chargerait irrégulièrement les autres contribuables en raison de la partie démolie, pendant le délai de faveur que la loi de l'an VII accorde aux constructions. L'Administration nous a pleinement rassurés à cet égard par la note suivante :

« Quand il y a reconstruction partielle ou addi-
« tion de bâtiments, les répartiteurs évaluent à nou-
« veau la propriété qui figure alors sur l'état des dé-
« molitions pour son évaluation ancienne, et sur
« l'état des constructions pour son évaluation nou-
« velle. L'opération qui règle la cote individuelle ser
« aussi à déterminer la modification que doit subir
« le contingent de la commune, de l'arrondissement
« et du département. »

Cette marche est régulière : pourvu qu'elle soit exactement suivie et uniformément appliquée, nous ne pouvons que l'approuver. M. le Ministre, en déclarant que c'était une règle générale, nous a promis que de nouvelles instructions rappelleraient aux agents de l'Administration qu'ils ne doivent pas s'en écarter.

Nous ne proposons aucune modification à l'état B, qui fixe le contingent en principal de chaque département pour la contribution foncière, la contribution

personnelle et mobilière, et pour les portes et fenêtres; mais nous avons voulu savoir où en était le travail prescrit par l'art. 19 de la loi du 31 juillet 1821, et qui est destiné à fournir des renseignements aux conseils généraux ainsi qu'aux conseils d'arrondissement pour la fixation des contingents des arrondissements et des communes. Ce travail est terminé dans 80 départements; il s'achève dans l'Isère et la Loire; il est en cours d'exécution dans le Lot et dans Tarn-et-Garonne; il n'a pas été entrepris dans la Corse, et va l'être dans la Marne.

Les Commissions de finances ont souvent réclamé un allivrement séparé pour les propriétés bâties. Cette mesure, facile aujourd'hui que le cadastre est pour ainsi dire terminé partout, utile, à ne la considérer que comme mesure d'ordre, aurait aussi pour effet de faciliter l'étude des questions qui se rattachent à l'assiette de l'impôt des portes et fenêtres. Jusqu'en 1831 il a existé deux matrices, l'une pour les propriétés bâties, l'autre pour les propriétés non bâties; la confusion qui fut faite alors est regrettable, et votre Commission exprime le vœu qu'une double matrice soit rétablie. Elle invite M. le Ministre des finances à ne pas perdre de vue, quand il s'occupera de cette question, que le changement de système opéré en 1831 n'est pas un fait imputable aux communes, et qu'ainsi il y aurait quelque dureté à leur faire supporter dans son entier la dépense des secondes matrices.

La loi nouvelle (25 avril 1844) qui a réglé l'impôt des patentes, reçoit cette année sa première application. L'année dernière, quand le principal de l'impôt fut réduit de 36,750,000 fr. à 31,150,000 fr., somme

pour laquelle il est porté au budget de 1845, on ne pouvait s'appuyer que sur des prévisions arbitraires : ces mêmes prévisions ont servi de règle dans la présentation du budget de 1846 ; on y a seulement ajouté 350,000 fr. pour les développements présumés du commerce et de l'industrie. Nous devions donc rechercher les faits déjà accomplis, pour apprécier les résultats financiers de la nouvelle loi, et pour fixer en même temps notre opinion sur la proposition du budget.

M. le Ministre des finances nous a remis un état par département du produit des rôles primitifs en 1844 et en 1845.

Sous l'empire de l'ancienne législation, les rôles primitifs de 1844 se sont élevés à.... 35,409,023 f

Au 20 mai dernier, le recensement des patentables était terminé dans 56 départements, il restait à finir dans les 30 autres.

Le total des rôles confectionnés, correspondant à 29,530,160 fr. du produit de 1844, s'élève, suivant cet état, à .... 28,322,046 f

Il reste à confectionner des rôles pour une somme qui s'est élevée en 1844 à 5,878,863 f., et qu'on évalue pour 1845, à............ 5,946,789

Le produit total de 1845 est donc présumé de................ 34,268,835 34,268,835

La différence en moins résultant de

la loi nouvelle ne serait donc que de.	1,440,188
Le Ministre ajoute que si du produit présumé pour 1845, ci........	34,268,835
On retranche 8 pour cent pour la part des communes, ci............	2,741,507
Il reste pour la recette revenant au Trésor........................	31,527,328
Au lieu de la somme portée au budget..........................	28,980,000

Il en conclut, qu'encore bien que diverses raisons qu'il indique doivent concourir à atténuer le produit présumé, on peut sans inconvénient porter à 30 millions au budget de 1846, le principal de l'impôt des patentes revenant au Trésor.

Malgré les résultats que nous venons de mettre sous vos yeux, nous n'avons vu aucun motif sérieux pour modifier les chiffres du budget. Il ne faut pas oublier que nous sommes encore en présence de toutes les éventualités de la première application d'une loi nouvelle; les rôles ne sont pas achevés dans 30 départements : les réclamations ne sont ni présentées ni jugées. Laissons achever l'expérience qui se fait, laissons la jurisprudence s'établir, l'Administration apprécier tous les faits : il ne s'agit que d'une prévision ; on avisera au budget de 1847 à la changer s'il y a lieu.

M. le Ministre des finances, prévoyant avec raison que, malgré le soin qu'il avait recommandé d'apporter à la formation des matrices, le travail des agents de l'Administration ne serait pas exempt d'imperfections ; que, d'ailleurs, les réclamations su-

raient d'autant plus nombreuses que les anciennes bases des cotisations, sous le double rapport du droit fixe et du droit proportionnel, ont été profondément modifiées par la loi nouvelle, a adressé, à la date du 14 mai, une circulaire pour recommander aux agents de l'Administration de faire l'examen de toutes les demandes, dans un esprit de justice et de conciliation; aux préfets, de veiller à ce que les affaires soient jugées dans ce même esprit et promptement expédiées.

Nous nous associons pleinement à ces pensées : avec la circulaire du 14 mai, nous disons que toutes les fois que la loi laisse du doute, le doute doit profiter à l'imposé. Nous recommandons à l'Administration de rester fidèle aux principes qu'elle pose elle-même, et de surveiller leur application : la justice et la conciliation qu'elle recommande doivent présider à toutes les décisions. L'exemption stipulée par le nº 6 de l'article 13 de la loi, en faveur des ouvriers qui travaillent chez eux ou chez les particuliers, doit aussi être appliquée dans cet esprit.

Nous bornerions là nos réflexions sur la loi des patentes, si la situation des rôles de 1845 ne donnait lieu à quelques observations.

Nous avons dit que le recensement des patentables restait à terminer dans trente départements : Nous faisons la part des difficultés d'une opération qu'il a fallu faire pour la première fois, dans l'esprit d'une loi nouvelle et par une saison difficile. Toutefois, quand on remarque que, dans un département, les rôles confectionnés au 20 mai ne s'élevaient qu'au sixième du produit total présumé, qu'au tiers environ dans trois autres, que dans six

encore ils étaient au-dessous de moitié, on ne peut se défendre d'un véritable étonnement ; on est obligé de signaler les faits à l'attention de M. le ministre des finances. Mieux que personne il sait combien, en matière de recouvrement des impôts, la régularité est nécessaire ; il voudra prendre, nous en avons la confiance, de promptes mesures pour que tous les rôles de 1845 soient incessamment publiés, et que de pareils retards ne se reproduisent pas en 1846.

ENREGISTREMENT, TIMBRE ET DOMAINE.

Votre Commission aurait voulu apprécier le dégré d'importance des propriétés de main-morte M. le Ministre des finances, à qui elle s'est adressée, n'a pas pu trouver de documents à cet égard près de l'Administration des domaines, parce que ces biens ne donnent lieu à aucune transmission. Le temps ne lui a pas permis d'en recueillir près des autres administrations qui dépendent de son département, ou près de ceux de ses collègues dans les attributions desquels se trouvent les sociétés, établissements, ou corporations propriétaires.

Il importe cependant aux pouvoirs publics de pouvoir apprécier les développements que prennent les biens de main-morte ; des documents statistiques recueillis avec soin, seraient, à cet égard, d'un grand intéret.

Nous engageons M. le Ministre des finances à prendre les mesures nécessaires pour faire dresser d'ici à la session prochaine un état par département, indiquant pour les divers établissements de main-morte, de quelque nature qu'ils soient, la va-

leur des biens immeubles qu'ils possèdent, en distinguant les biens destinés au service des établissements, et ceux qui produisent des revenus.

Une pétition adressée à la Chambre par les imprimeurs de Paris, enregistrée sous le n° 170, a été renvoyée à votre Commission.

Les pétitionnaires réclament la suppression du droit de timbre établi par la loi du 6 prairial an VII, sur les avis imprimés.

Ils disent à l'appui de leur demande que ce droit, encore bien qu'il ait été réduit dans sa quotité par l'article 66 de la loi du 28 avril 1816, est tout-à-fait hors de proportion avec la valeur de l'objet imposé ; que souvent il triple et quadruple le prix des avis imprimés, en sorte qu'il devient une entrave aux développements du commerce et de l'industrie ; que la fraude s'exerçant sur une large échelle, détruit les éléments d'une juste et loyale concurrence, et favorise, au détriment des imprimeurs les plus honnêtes, ceux qui ne craignent pas de désobéir à la loi ; que d'ailleurs les lois du 25 mars 1817 (art. 76), du 15 mai 1818 et du 16 juillet 1840, ont déjà prononcé des exceptions à la loi de l'an VII. Ils ajoutent que tous les intérêts légitimes gagneraient à la suppression du droit, sans que le Trésor y perdît. Aujourd'hui, disent-ils, on s'adresse pour le transport des imprimés presque exclusivement aux entreprises privées, parce qu'à la poste, les contraventions à la loi du timbre sont constatées et poursuivies, tandis que là elles sont assurées de l'impunité. Du moment où le droit de timbre serait supprimé, la poste reprendrait ses avantages, et le Trésor retrouverait dans les produits du

transport, plus qu'il n'aurait perdu sur l'impôt du timbre.

Cette question nous a paru mériter un examen sérieux.

Les produits du droit de timbre sur les avis imprimés se sont élevés, en 1844 :

Pour Paris à..................	151,561 fr,
Pour les départements à........	255,775
Ensemble.......	407,336
En 1840, ils n'ont été que de...	296,124
La moyenne des 5 années est de..	348,996

L'Administration des postes ne peut pas distinguer d'une façon exacte dans les produits du transport ceux qui proviennent d'imprimés timbrés, ou d'imprimés non soumis au timbre. Elle attribue approximativement un cinquième seulement aux premiers.

Les uns et les autres se sont élevés en 1844, savoir :

Imprimés affranchis à Paris	Pour Paris..	7,540
	Pour les départements.	202,086
		209,626
Imprimés affranchis dans les départements.........................		188,699
	Total.....	398,325
Le produit de 1840 n'a été que de.		311,865
La moyenne des cinq années est de		352,082

Le peu d'importance du chiffre des affranchissements faits à Paris (7,540 fr. en 1844) suffit pour attester combien peu d'avis imprimés y sont confiés à la poste; ce service, qui est considérable, est fait pres-

qu'entièrement par les entreprises particulières, et l'on peut en conclure combien la fraude sur le droit de timbre doit être étendue, puisqu'elle peut s'exercer presqu'impunément. Mais quels seraient, par rapport aux produits des postes, les effets de la suppression du droit de timbre? Si cette suppression avait lieu, la concurrence que font à l'administration des postes les entreprises de distribution à domicile serait-elle moins sérieuse? La fraude que ces entreprises peuvent faciliter est elle le seul motif qui les fasse choisir de préférence? Telles sont les questions que nous avons dû nous poser.

En l'absence de documents assez précis pour lui faire apprécier ce côté de la question, votre Commission, à qui M. le Ministre des finances en communiquant les craintes de l'administration des domaines, ne laissait pas ignorer que l'administration des postes était plus favorable aux pétitionnaires, s'est trouvée hors d'état de vous proposer une solution:

Elle se borne donc à recommander l'étude de cette question à M. le Ministre des finances.

Outre l'attention que méritent les considérations présentées par les pétitionnaires, la Commission est déterminée par ce motif, que la question qu'ils soulèvent se rattache à la réforme des prix de transport des imprimés, réforme signalée plus d'une fois à l'attention du Gouvernement.

Dans le cours de cette session, la Chambre a discuté la proposition de l'honorable M. Chapuys de Montlaville, relative à la suppression du droit de timbre sur les journaux et écrits périodiques. Cette proposition a été retirée par son auteur, et nous n'avons pas à vous en entretenir; mais dans le cours

de la discussion (séance du 15 mars 1845; *Moniteur* page 618), M. le Ministre des finances a parlé d'une décision récente qu'il venait de prendre par interprétation de la loi du 13 brumaire an VII en faveur de la publication des documents émanés des Chambres.

Cette décision que nous avons désiré connaître nous a été adressée. Par une lettre du 24 décembre 1844, M. le Ministre des finances, en rappelant à M. le Directeur général de l'enregistrement la décision prise à l'égard du *Moniteur* le 29 novembre 1832, a statué :

« Que par application de l'article 16 de la loi du « 13 brumaire an VII, tous les journaux jouiraient, « comme le *Moniteur*, de la faculté de publier, sans « frais de timbre, et alors même que la feuille « principale n'aurait supporté que le droit de cinq « centimes à raison de sa dimension, les feuilles « annexes, quel qu'en soit le nombre, qui seraient « exclusivement employées à la reproduction tex- « tuelle des documents authentiques, tels que les « actes officiels du Gouvernement, les exposés de « motifs, les textes des projets de loi, les rapports des « Commissions, et les pièces déposées sur le bureau « des deux Chambres pour être livrées à la publicité. »

Sans entrer dans l'examen du fond de la question, votre Commission a voulu porter de nouveau à la connaissance de tout le monde, un fait auquel la tribune a déjà donné de la publicité.

FORÊTS.

Le mode prescrit par l'art. 5 (1) de la loi du 25

---

(1) Loi du 25 juin 1841 (art. 5).
« Pour indemniser l'Etat des frais d'administration des « biens des communes et des établissements publics, il sera « payé au profit du Trésor, sur les produits tant princi-

juin 1841, pour indemniser l'état des frais d'administration des bois des communes et des établissements publics, continue d'être l'objet de vives réclamations de la part des départements de l'Est.

Déjà portées devant la dernière Commission du budget (1), ces plaintes ont été reproduites devant nous, par plusieurs membres de la Chambre.

On reproche à la loi de 1841, d'établir entre tous les départements une injuste solidarité qui fait peser sur l'Est, où le sol forestier est riche, une partie des dépenses faites pour les bois du midi dont la valeur au contraire est très-faible. On dit que le code forestier (article 106) veut que les bois des communes et des établissements publics supportent une somme équivalente aux frais d'administration; on demande le retour au système de la loi du 20 juillet 1837 (article 2), d'après lequel le montant de ces frais était réparti entre les départements à raison des dépenses effectuées dans chacun d'eux; on va jusqu'à dire que chaque département ne devant rembourser

---

« paux qu'accessoires de ces biens, cinq centimes par franc « en sus du prix principal de leur adjudication ou ces- « sion.

« Quant aux produits délivrés en nature, il sera perçu, « par le Trésor, le vingtième de leur valeur, laquelle sera « fixée définitivement par le préfet, sur les propositions des « agents forestiers et les observations des conseils munici- « paux et des administrateurs. »

(1) Voir le rapport du 4 juillet 1844 sur les recettes de 1845 (Procès-verbaux de 1844, tom. X, pag. 351).

Voir également sur cette question le rapport du 6 juin 1840 sur les recettes de 1841 (Procès-verbaux de 1840, tome VII, page 282).

Le rapport du 11 mai 1841 sur les recettes de 1842 (Procès-verbaux de 1841, tome VII, page 171).

que ce qu'il coûte, la loi de 1841 est contraire au droit de propriété.

A ces critiques qui portent sur le principe même de la loi, on en ajoute qui se rattachent à son application.

On se plaint que les préfets, chargés de fixer définitivement la valeur des produits délivrés en nature, n'aient aucune base, aucune règle pour apprécier les évaluations des agents forestiers. Les uns, dit-on, adoptent sans examen les estimations qui leur sont remises, d'autres les réduisent arbitrairement, en sorte qu'il y a dans des départements limitrophes des inégalités choquantes; des bois qui se touchent sont taxés d'après des bases tout-à-fait différentes; des communes ont vu doubler les frais qu'elles payaient sous l'empire de la loi de 1837.

Enfin, on reproche à l'Administration un esprit exagéré de fiscalité. Les moindres produits, dit-on, les feuilles mortes, les fruits sont soumis au prélèvement du vingtième : de longues et minutieuses formalités, qui fatiguent et tourmentent les communes, deviennent nécessaires, et souvent le moment de recueillir un produit sans valeur réelle est passé quand le droit insignifiant du Trésor est réglé, et que la délivrance devient possible.

On assure, enfin, que le Trésor perçoit plus qu'il ne lui est dû.

La persistance des départements de l'Est, appelait votre Commission à faire, comme plusieurs de celles qui l'ont précédée, une étude approfondie de de la question.

Nous l'avons examinée à ces deux points de vue.

Le principe de la loi de 1841 doit-il être maintenu ou abandonné?

Si le principe doit être maintenu, son application est-elle susceptible d'être améliorée dans la pratique?

Sur le principe même de la loi, nous n'avons pas hésité à penser comme les Commissions de 1840, 1841 et 1844. La situation isolée qu'on veut faire à chaque département ne nous paraît pas admissible; cela serait contraire au principe de centralisation qui est la règle générale en France. La loi de 1841 a établi, ou plutôt elle a rétabli le principe d'un fonds commun qui n'avait été suspendu que pendant quatre ans.

Le décret du 15 septembre 1791 avait ordonné un prélèvement uniforme du dixième sur le montant des adjudications; les communes payaient, en outre, les frais d'arpentage. Pour les coupes délivrées en nature, un droit fixe par arpent fut réglé par des décrets postérieurs.

Sous l'empire du code forestier (loi du 11 mai 1827), la communauté entre les départements existait : sans doute l'article 106 n'impose aux communes et aux établissements publics qu'une somme équivalente aux frais d'administration de leurs bois; mais cette somme, réglée chaque année par la loi de finances pour la totalité des départements, était répartie au marc le franc de la contribution foncière entre toutes les communes, sans distinction de département; c'était toujours le système d'un fonds commun comme sous la loi de 1791. Mais, dans le système du code, les communes se trouvèrent chargées directement, tandis qu'auparavant le prélèvement sur les adjudications passait presque inaperçu; et c'est alors que les plaintes des départements de l'Est se firent entendre. On essaya

de les apaiser aux dépens du Trésor; la taxe fut réduite de 1,558,000 fr. à 1,034,000 fr., les réclamations continuèrent, et l'année suivante on y céda. La loi du 20 juillet 1837, interprétant le code forestier autrement qu'on ne le faisait depuis dix ans, consacra le système d'isolement qu'on veut reproduire aujourd'hui; elle prescrivit de faire le partage entre les départements en raison des dépenses effectuées dans chacun d'eux; la répartition au marc le franc des contributions, au lieu d'être générale, ne fut maintenue que dans l'intérieur de chaque département.

Les plaintes des départements de l'Est cessèrent; mais le Midi fut écrasé, et fit entendre à son tour les plus vives et les plus justes réclamations : sous l'empire du code forestier, avec le système de solidarité entre les départements, la taxe commune s'élevait à environ moitié de l'impôt. Sous la loi nouvelle, il arriva que, pour certains bois du Midi, elle vint à dépasser le produit. Le fonds de dégrèvement, auquel il fallut avoir recours, avait beau s'accroître chaque année, il ne pouvait remédier au mal : des communes continuèrent de voir plus de la moitié du revenu de leurs bois absorbée par les frais d'administration.

Frappée de ces inconvénients, la Commission de 1840 les signala à l'attention du Gouvernement.

Le projet de loi des recettes de l'année suivante proposa de rentrer dans un système de fonds commun. La Commission de 1841 fut de cet avis, et la Chambre sanctionna cette opinion par son vote. Nous persistons à penser qu'on a bien fait d'en agir ainsi, et nous croyons que le principe de la loi de 1841 doit être maintenu.

Ce premier point décidé, nous avons dû examiner

les plaintes qui portent sur l'exécution du principe.

Nous nous hâtons de reconnaître d'abord que le remboursement des frais d'administration des bois des communes et des établissements publics n'a pas à nos yeux le caractère d'un impôt; c'est une restitution, et, comme le code forestier l'a établi, le Trésor ne doit réclamer que le remboursement de ses avances.

Les comptes des finances ne pouvaient pas nous servir pour apprécier les recettes du Trésor par années forestières. D'une part, ils ne donnent pas séparément ce qui provient des adjudications ou des délivrances en nature; ils ne disent pas dans quelle proportion concourent les produits principaux et les produits accessoires. D'une autre part, les exercices financiers confondent nécessairement des années forestières différentes : Les coupes de 1842, par exemple, ont été vendues ou délivrées en nature, partie à la fin de 1842, partie en 1843; les droits du Trésor ont donc été constatés sur deux exercices; et même une portion de ces droits ne figurera en recette que dans le cours des exercices suivants; c'est celle qui se rattache au vingtième à percevoir sur les produits délivrés en nature dont la valeur n'a été fixée par les préfets qu'après le 31 décembre 1843.

Les comptes d'exercice ne pouvaient donc pas nous servir pour apprécier ce que le Trésor avait perçu année par année, et nous avons dû nous adresser au Ministre des finances qui nous a remis tous les documents administratifs dont nous avions besoin.

Voici les résultats des coupes de 1842 et de 1843; ceux des coupes de 1844 ne sont pas encore connus.

ANNÉES.	PRÉLÈVEMENTS FAITS		ÉVALUATION APPROXIMATIVE de la contribution à prélever sur les produits dont les préfets n'ont pas encore fixé la valeur.	TOTAL.	PORTION du prélèvement provenant des produits accessoires.
	Sur le mont. des adjudications	Sur la valeur des produits délivrés en nature.			
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1842	726,113 12	1,121,065 11	5,166 02	1,852,344 25	126,586 70
1843	662,720 48	1,009,849 44	35,949 13	1,708,499 04	106,189 85

Quant à l'importance du remboursement à réclamer par l'Etat, on sait qu'il a été fixé pour 1841, dernière année de l'ancien système, à. 1,516,166f

L'Administration nous a fait connaître que si l'on partait aujourd'hui des mêmes bases pour le déterminer, on arriverait à ce résultat.

Part des communes dans la dépense totale de 2,553,800 fr. 1,515,489f

Frais d'arpentage 144,329

Total 1,659,818f

Enfin elle nous a remis pour chacune des années 1842 et 1843 un état comparatif des propositions des agents forestiers et des fixations définitives des préfets.

De ces divers documents, et des autres renseignements qu'elle a pu recueillir, votre Commission a tiré pour conséquence que si elle ne devait pas accueillir dans son principe la réclamation qui lui était adressée contre la loi de 1841, il y avait

cependant quelque chose de fondé dans les observations critiques auxquelles son exécution a donné lieu.

Ainsi aujourd'hui le vingtième est prélevé sur les objets de la valeur la plus minime. Le droit est établi par la loi sur les produits accessoires aussi bien que sur les produits principaux, et l'administration n'a pas la faculté de faire un choix suivant son libre arbitre.

Il en résulte dans la pratique des inconvénients réels : les mêmes formalités, les mêmes délais sont nécessaires pour une foule de produits sans importance ; les conservateurs, les préfets, sont distraits pour des misères de soins plus importants ; les populations subissent des retards dont la nécessité ne se justifie pas à leurs yeux. D'ailleurs, la somme totale des droits provenant des produits accessoires ne dépasse guère 100,000 fr., et quand bien même ces remises auraient été abandonnées en 1843, le remboursement fait à l'État se serait encore élevé à 1,600,000 fr., somme suffisante pour le recouvrement des frais. Nous pensons donc qu'il est juste de faire droit à cette partie des réclamations qui nous ont été adressées, et nous vous proposons de décider qu'à l'avenir la perception du droit cessera d'avoir lieu sur les produits accessoires.

Les effets produits par l'intervention des préfets appelaient aussi notre attention. A cet égard nous devons rappeler que si la loi les a chargés de fixer définitivement la valeur des produits en nature, cette disposition a été prise uniquement dans l'intérêt des communes qui s'en plaignent aujourd'hui.

Sur ce point encore nous croyons qu'il y a quelque chose de fondé dans les observations qui nous

ont été faites. Aucun délai n'est fixé, aucune sanction n'existe contre les préfets retardataires : votre dernière Commission se plaignait que, dans 15 départements, la valeur des produits de 1842 n'était pas fixée en 1844; nous sommes en 1845, six départements sur les quinze sont encore en retard; dans onze départements il n'est rien parvenu à l'Administration pour 1843. Si maintenant on compare les fixations des préfets entre elles, on reconnaît qu'elles présentent des inégalités qui ne s'expliquent pas. Dans 20 départements les estimations des agents ont été acceptées sans changement; dans d'autres on a fait des réductions qui varient depuis 1 jusqu'à 33 p. %. Nous pourrions citer dans la partie la plus boisée du pays, un département où les communes ont gagné 1/3 sur les évaluations des agents, tandis que, dans un département limitrophe, la réduction n'a été que de 4 p. % environ ; que, dans un autre, les estimations n'ont pas été contestées. Un pareil état de choses atteste que, pour obtenir une règle uniforme, il faut recourir au pouvoir central. Nous pensons donc qu'on ne mettra un terme à des lenteurs déplorables, qu'on ne préviendra des inégalités choquantes que si l'action des préfets est restreinte à un avis qui serait exigé dans un délai déterminé, et sur lequel le Ministre statuerait définitivement.

L'article 5 que votre Commission soumet à votre approbation, a pour but de modifier, sur les deux points dont nous venons de vous entretenir, l'article 5 de la loi du 25 juin 1841. M. le Ministre des finances y a donné son assentiment.

CONTRIBUTIONS INDIRECTES.

La dernière Commission du budget (1) a demandé que chaque année un tableau du produit des octrois pendant l'année précédente, soit publié parmi les documents divers. Cette publication pour 1843 ne se trouve pas dans le volume récemment distribué; l'Administration a voulu savoir auparavant si le modèle préparé répondrait aux intentions de la Chambre. Ce modèle nous a été remis, et nous l'annexons à ce rapport. Il est conforme aux indications de la Commission qui nous a précédés, et, tel qu'il est, il offre déjà des données utiles pour l'étude des questions qui se rattachent aux octrois. Nous croyons toutefois que cette première pensée est susceptible d'être étendue, et nous nous en fions à l'expérience de l'Administration du soin d'y ajouter tout ce qui pourra la compléter. Il serait utile, par exemple, à côté des droits perçus, de trouver les quantités qui y ont été soumises pour apprécier la moyenne des taxes, leur mouvement, et leurs effets sur la consommation. Cette addition conduirait à donner des indications plus détaillées des divers objets imposés qui ne sont portés que par masses dans le tableau de 1843. L'Administration possède tous les matériaux nécessaires pour rendre le document dont il est question plus complet, et, par conséquent, plus utile. Nous l'engageons à préparer dans ces vues, le tableau du produit des octrois pour 1844, et à l'insérer dans le volume des documents divers, qui sera publié en 1846.

(1) Rapport du 4 juillet 1844 (Procès-verbaux de 1844, tome X, page 356).

POSTES.

La Chambre n'a pas perdu le souvenir de la discussion à laquelle elle s'est livrée dès l'ouverture de ses travaux sur la proposition de l'honorable M. de Saint-Priest, relative aux tarifs de la poste aux lettres (1). Votre Commission ne pouvait pas l'oublier non plus, et nous avons voulu, sans nous livrer toutefois à l'examen complet de la question grave et controversée de la réforme postale, connaître la pensée du Gouvernement à cet égard.

M. le Ministre des finances nous a dit qu'en présence d'une proposition qui n'avait échoué que par partage égal de suffrages, il était impossible qu'il ne se préoccupât pas très-vivement de ce qu'il y avait à faire pour donner satisfaction à des intérêts qui seraient reconnus légitimes, sans apporter cependant trop de perturbation dans une branche importante des revenus publics. Il pense donc qu'il faut aviser à modifier le système actuel; il est disposé à prendre l'initiative à cet égard; mais il veut agir avec prudence et circonspection. Votre Commission, qui insiste sur la nécessité de ménager précieusement les ressources du Trésor, ne peut qu'applaudir à la sage réserve du Ministre. Sans doute, il faut marcher dans une voie de progrès; mais, pour y marcher sûrement et d'une façon durable, il faut éviter avec soin les épreuves aventureuses.

---

(1) Voir le rapport de l'honorable M. Chégaray, du 5 juillet 1844. (Procès-Verbaux de 1844, 11e volume, annexe nº 100, page 1). Discussion à la Chambre les 7 et 8 février 1845. (*Moniteur* des 8 et 9.)

Nous avons appris avec plaisir que, préoccupé des inconvénients qu'entraînent les franchises et les contre-seings, le Ministre était disposé à entrer dans un système nouveau, à les remplacer par des crédits ouverts pour ports de lettres aux diverses administrations. Nous pensons, comme lui, que les abus des franchises sont grands, et que, dans leur suppression, on pourra trouver un accroissement de produit qui apportera quelque compensation aux pertes qu'une réforme, même modérée, imposera sans doute au Trésor.

A côté de la réforme postale, il est une mesure plus modeste sur laquelle tout le monde paraît à peu près d'accord, et dont nous ne devons pas omettre de vous parler; c'est la suppression du décime rural. Les travaux des Commissions précédentes, et la situation actuelle de cette question, nous dispensent d'entrer dans de grands développements.

Les dernières Commissions de finances appelaient de leurs vœux le moment où le décime rural cesserait d'exister. Le rapport sur la proposition de réforme postale en demandait la suppression pour 1846. Enfin, dans la séance du 8 février dernier, M. le Ministre des finances, en proposant de reculer cette réforme d'une année, s'exprimait ainsi (1):
« Quel que soit le sort de la proposition en discus-
« sion, mon intention, si je suis chargé de pré-
« senter le budget de 1847, est de proposer la sup-
« pression du décime rural. »

(1) Moniteur du 8 février 1845, page 286.

M. le Ministre des finances a renouvelé cette promesse devant votre Commission. Nous prenons acte de ce double engagement, et c'est parce que nous comptons qu'il sera tenu, que nous avons pensé qu'il était sage d'attendre, et de ne vous faire aucune proposition pour 1846.

Un autre point sur lequel nous partageons complètement aussi l'opinion émise dans le rapport sur la proposition de réforme postale, c'est la réduction du prix des transports d'argent par la poste. Comme cette Commission, nous croyons que le droit de 5 pour cent qui existe aujourd'hui, est beaucoup trop élevé, et qu'il pèse d'une façon fâcheuse sur les classes pauvres. Nous pensons que ce droit peut, sans inconvénient, être réduit à 2 pour cent pour toute somme qui n'excède pas 50 fr. Nous ne croyons pas qu'il y ait aucune crainte à concevoir de la concurrence qui serait faite aux banquiers ou aux entreprises de transport; cette concurrence ne sera jamais sérieuse; l'industrie privée pourra toujours offrir des conditions plus avantageuses.

Nous ne nous arrêtons pas davantage devant quelques travaux, devant un peu plus de responsabilité pour les agents.

Les difficultés qu'on opposait à la Commission spéciale de 1844, et qui étaient tirées de l'obligation qui pourrait en résulter pour le Trésor de pourvoir à des besoins étendus d'un côté, tandis qu'il y aurait encombrement de fonds de l'autre, ne nous semblent pas sérieuses non plus.

Les envois au-dessous de 50 fr. ont été, en 1843, au nombre de 937,955, représentant une omme de 13,758,028 fr. 91 c. Il ne peut y avoir

Report. . . . . 1,306,027,832 f.

les changements suivants.

Recettes rectifiées de 1844. . . .	789,493,000	
pour circonstances propres à 1846. . .	6,114,000	
Total des évaluations rectifiées. . .	795,607,000	
Les recettes du budget (page 204), s'élèvent à.	796,373,000	
La réduction sur les évaluations premières est donc de.	766,000	766,000

Le montant total des recettes ordinaires, sur lesquelles votre Commission a été appelée à délibérer, n'est donc plus que de. . . 1,305,261,832

L'opinion de votre Commission sur chacune des augmentations, pour circonstances propres à 1846, est indiquée dans la colonne d'observations du tableau annexé.

Nous avons fait aux recettes les modifications suivantes :

Nous en retranchons,

1° Comme une conséquence du rejet que la Commission a fait (Rapport sur les dépenses, page 437), de la nouvelle malle-poste

A reporter. 1,305,261,832

Report.................... 1,305,761,832f.

proposée de Toulouse à Perpignan, savoir :

Sur le produit de la taxe des lettres............ 25,000f

Sur le produit des places dans les malles-postes......... 37,000

2° Sur le produit des chemins de fer exploités par l'Etat, attendu qu'il est probable que la concession du chemin du Nord sera faite avant le 1er janvier 1846; que, dans tous les cas, s'il y a des recettes, elles n'auront lieu que pendant une partie de l'année, et qu'ainsi il convient de réduire cette prévision à moitié, ci.. 750,000

3° La totalité de la somme portée pour remboursement, par les départements et les communes des 2/3 des indemnités de terrains et bâtiments nécessaires

A reporter..... 812,000 1,305,761,832

Report.......	812,000	1,305,261,832 f.
aux lignes de chemin de fer, attendu l'abrogation proposée de l'art. 3 de la loi du 11 juin 1842 (1), ci.....	2,000,000	
Total des réductions.........	2,812,000	
Nous ajoutons pour augmentation sur les versements des Compagnies de chemins de fer, en capital et intérêts sur les avances à elles faites, d'après le décompte qui sera indiqué ci-après.	172,302	
Il reste pour diminution	2,639,698	2,639,698 f.

Nous arrêtons, en conséquence, les recettes ordinaires conformément à l'état C annexé à ce rapport, à.................. 1,302,622,134 f.

RECETTE EXTRAORDINAIRE.

La recette extraordinaire représentant la portion de l'emprunt autorisé par la loi du 25 juin 1841, applicable aux travaux extraordinaires de 1846, est portée au projet de budget (état C) à. 36,201,517 f.

(1) Voir le rapport séparé sur le projet de loi relatif à l'abrogation de l'article 3 de la loi du 11 juin 1842.

Report.	36,201,517 f.
Mais, ainsi qu'on le voit au rapport sur les dépenses (p. 399), la Commission a retranché le crédit de 40,000 fr. porté au chapitre III de la seconde section du budget de la marine, pour l'établissement à créer à Castineau. Il y a donc lieu de réduire une somme égale sur la recette, ci.................	40,000
Nous vous proposons, en conséquence, d'arrêter la recette extraordinaire, à.............	36,161,517

RÉCAPITULATION.

Les recettes ordinaires ont été arrêtées à...................	1,302,622,134
La recette extraordinaire, à..	36,161,517
Les voies et moyens ordinaires et extraordinaires de l'exercice 1846, sont évalués par la Commission, conformément à l'état C ci-annexé, à...............	1,338,783,651

OBSERVATIONS DIVERSES SUR L'ÉTAT C.

Les produits et revenus de l'Algérie, qui ne figuraient au budget précédent que pour une somme de 5,150,000 fr., sont portés au budget de 1846 et acceptés par la Commission, pour une somme de 11,698,000 fr. Cette différence en plus de 6,548,000 fr., est la conséquence de l'ordonnance du 17 janvier 1845, rendue en exécution de l'arti-

cle 5 de la loi du 4 août 1844, qui a statué qu'à partir du 1er janvier 1846, toutes les recettes et dépenses de l'Algérie, autres que celles qui ont un caractère local et municipal, seraient rattachées au budget de l'État. Cet accroissement de ressources est donc compensé par un accroissement correspondant de dépenses.

Le produit des droits sanitaires est compris pour 340,000 fr. dans la somme de 849,000 fr., qui représente les revenus des établissements spéciaux; il est rattaché au budget depuis deux ans, en exécution de l'article 9 de la loi de finances du 24 juillet 1843; les droits sont perçus conformément au tarif annexé à cette loi. Portée d'abord au budget de 1844 pour 290,000 fr., la recette a été élevée à 440,000 fr. au budget de 1845. Les espérances qu'on avait conçues alors ne se sont pas réalisées; car il n'a été perçu en 1844 que 336,445 f. 92 c.; c'est là ce qui justifie la réduction proposée sur 1846.

Le produit des bois de la Chaussade, qu'on trouve encore parmi les produits divers du dernier budget pour une somme de 74,000 fr., a cessé de figurer dans cette partie des recettes. Ainsi que le demandaient depuis longtemps les Commissions de finances, l'administration en a été remise à la direction générale des forêts, et leur produit se trouve confondu avec la somme portée en recettes pour les coupes de bois.

Versements des Compagnies de chemins de fer en capital et en intérêts sur les avances à elles faites par le Trésor.

Nous devions nous préoccuper de la situation

dans laquelle se trouvent, vis-à-vis du Trésor, les Compagnies de chemins de fer en faveur desquelles des prêts ont été autorisés par des lois spéciales.

L'état de situation qui nous a été remis porte les recouvrements afférents à l'exercice 1846, tant en principal qu'en intérêts, à 1,862,114 fr. Nous les élevons à 2,034,416 fr. par les motifs que nous allons successivement indiquer.

La Compagnie des mines de la Grand'Combe et des chemins de fer du Gard, a non-seulement payé tout son arriéré, mais elle est aujourd'hui en avance avec le Trésor. Aux termes de la loi du 17 juillet 1837, les six millions qu'elle a reçus portent intérêt à 4 p. 100, et sont remboursables par termes de 500,000 fr., le 19 août de chaque année à partir de 1842.

Par des versements divers effectués en 1844 et en 1845, et dont le dernier est à la date du 29 mai 1845, cette Compagnie a soldé tous les intérêts échus ledit jour 29 mai, et payé sur le capital 2,461,500 f., savoir : 2,000,000 f. pour les termes de 1842, 1843, 1844 et 1845, et 461,500 fr. à valoir sur les 500,000 fr. qui échoiront le 19 août 1846.

Cette dernière somme devant être encaissée comme recette anticipée de 1846, nous n'en portons pas moins en prévision 500,000 fr. pour le capital. Nous y ajoutons pour intérêts de 3,538,500 f., à partir du 1er janvier 1846 jusqu'au 19 août, et de 3,500,000 f. du 19 août au 31 décembre, la somme de 140,916 fr. Ce qui porte la créance sur la Compagnie de la Grand'Combe en 1846 à. 640,916f

Le prêt de 5,000,000 fr. fait à la Com-

Report. 640,916f

pagnie du chemin de Versailles, rive gauche, par la loi du 9 août 1839, avait appelé notre attention, et nous nous proposions de presser M. le Ministre des finances de prendre des mesures pour sortir d'une situation qui ne doit plus se prolonger; mais le projet de loi sur le chemin de fer de Paris à Rennes présenté à la Chambre le 5 juin, est venu faire connaître à cet égard (art. 50 du cahier des charges) les intentions du Gouvernement. Nous n'avions pas à nous expliquer sur un projet dont une Commission de la Chambre est saisie : il ne nous restait qu'à porter éventuellement en recette le remboursement en capital et intérêts, suivant les conditions du prêt, sans nous arrêter aux changements que la loi à intervenir pourra apporter à l'exécution du contrat, ci. . . . 421,500f

Nous portons en recette, comme le propose M. le Ministre des finances, pour le chemin de Strasbourg à Bâle, les intérêts, pour 1846, du prêt de 12,600,000 fr., ci. 504,000f

La loi du 18 juillet 1840 a stipulé (art. 10) que l'intérêt fixé à 4 pour cent ne courrait qu'à dater de l'exécution entière des travaux et de la mise en exploitation de l'entreprise. L'amortissement de 1 pour cent doit commencer trois ans après l'époque fixée pour l'achèvement.

A reporter. 1,566,416

Report....... 1,566,416f

Jusqu'ici, encore bien que la circulation soit établie depuis longtemps, M. le Ministre des travaux publics n'a pas reçu les travaux, attendu que l'entrée dans Strasbourg n'est pas terminée : de son côté, M. le Ministre des finances n'a pas payé le dernier douzième, 1,050,000 f. qui, aux termes de l'art. 9 de la loi, ne doit être versé qu'après la réception.

Votre Commission aurait recherché la cause des retards qui, jusqu'ici, ont empêché de porter les intérêts en recette et de fixer un point de départ pour l'amortissement, si elle n'avait vu dans la prévision de 504,000 fr. pour 1846, une preuve, dont elle prend acte, que le Gouvernement est résolu à faire cesser un état de choses préjudiciable pour le Trésor.

La Chambre sait qu'aux termes de la loi du 15 juillet 1840, l'amortissement est prélevé avant toute distribution de dividende, mais que l'intérêt n'est perçu qu'après que les actionnaires ont touché sur le produit net 4 pour cent de leur mise de fonds.

Aucune prévision d'intérêt n'est portée pour le prêt de 4,000,000 fr. fait en vertu de la loi du 15 juillet 1840

A reporter.... 1,566,416

la construction de trottoirs dans les rues et places dont les plans d'alignement ont été arrêtés par ordonnance royale.

Nous ajoutons la mention de cette loi à la nomenclature de l'article 7, et nous en faisons le paragraphe 18 qui prend sa place après les taxes de pavage.

ANNULATION DES RENTES 5 POUR 100 POSSÉDÉES PAR LES MAISONS CENTRALES.

Depuis longtemps les Commissions de finances demandaient l'annulation des rentes 5 pour 100 inscrites au nom des maisons de force et de correction.

Le Gouvernement a fait droit à ce vœu par l'article 9 du projet de loi. La Commission a alloué au budget des dépenses les crédits nécessaires pour le service des maisons centrales; elle a réduit dans la même proportion le crédit affecté au paiement de la rente 5 p. 100.

Elle vous propose l'adoption de l'article 9.

TITRE II.

ÉVALUATION DES RECETTES DE L'EXERCICE 1846.

Recettes ordinaires.

Les recettes ordinaires sont portées au projet de budget (Etat C) à la somme de... 1,306,027,832f

Les impôts et revenus indirects figurent dans cette somme, ainsi qu'il résulte du tableau de déve-

Report........ 1,306,027,832f.

loppement (page 204 du budget), pour............ 796,373,000f

Ces produits avaient été basés sur les recettes des onze premiers mois de 1844 et de décembre 1843. On y avait ajouté 6,070,000 f. pour circonstances spéciales à 1846.

Suivant l'usage, un tableau rectifié nous a été adressé. Les produits de décembre 1844, connus depuis la rédaction du budget, ont été substitués à ceux de décembre 1843; les accroissements de recettes pour circonstances spéciales à 1846, ont reçu diverses modifications; en sorte que le tableau rectifié que nous annexons à ce rapport, présente, par rapport au budget,

A reporter............... 1,306,027,832f.

Report. . . . . 1,306,027,832 f.

les changements suivants.

Recettes rectifiées de 1844. . . .	789,493,000	
pour circonstances propres à 1846. . .	6,114,000	
Total des évaluations rectifiées. . .	795,607,000	
Les recettes du budget (page 204), s'élèvent à.	796,373,000	
La réduction sur les évaluations premières est donc de.	766,000	766,000

Le montant total des recettes ordinaires, sur lesquelles votre Commission a été appelée à délibérer, n'est donc plus que de. . . . 1,305,261,832

L'opinion de votre Commission sur chacune des augmentations, pour circonstances propres à 1846, est indiquée dans la colonne d'observations du tableau annexé.

Nous avons fait aux recettes les modifications suivantes :

Nous en retranchons,

1° Comme une conséquence du rejet que la Commission a fait (Rapport sur les dépenses, page 437), de la nouvelle malle-poste

A reporter. 1,305,261,832

Report.................... 1,305,761,832f.

proposée de Toulouse à Perpignan, savoir :

Sur le produit de la taxe des lettres............ 25,000f

Sur le produit des places dans les malles-postes......... 37,000

2° Sur le produit des chemins de fer exploités par l'Etat, attendu qu'il est probable que la concession du chemin du Nord sera faite avant le 1er janvier 1846; que, dans tous les cas, s'il y a des recettes, elles n'auront lieu que pendant une partie de l'année, et qu'ainsi il convient de réduire cette prévision à moitié, ci.. 750,000

3° La totalité de la somme portée pour remboursement, par les départements et les communes des 2/3 des indemnités de terrains et bâtiments nécessaires

A reporter. 812,000 1,305,761,832

Report......	812,000	1,305,261,832 f.
aux lignes de chemin de fer, attendu l'abrogation proposée de l'art. 3 de la loi du 11 juin 1842 (1), ci.....	2,000,000	
Total des réductions........	2,812,000	
Nous ajoutons pour augmentation sur les versements des Compagnies de chemins de fer, en capital et intérêts sur les avances à elles faites, d'après le décompte qui sera indiqué ci-après.	172,302	
Il reste pour diminution	2,639,698	2,639,698 f.
Nous arrêtons, en conséquence, les recettes ordinaires conformément à l'état C annexé à ce rapport, à..................		1,302,622,134 f.

RECETTE EXTRAORDINAIRE.

La recette extraordinaire représentant la portion de l'emprunt autorisé par la loi du 25 juin 1841, applicable aux travaux extraordinaires de 1846, est portée au projet de budget (état C) à . 36,201,517 f.

(1) Voir le rapport séparé sur le projet de loi relatif à l'abrogation de l'article 3 de la loi du 11 juin 1842.

Report.	36,201,517 f.
Mais, ainsi qu'on le voit au rapport sur les dépenses (p. 399), la Commission a retranché le crédit de 40,000 fr. porté au chapitre III de la seconde section du budget de la marine, pour l'établissement à créer à Castineau. Il y a donc lieu de réduire une somme égale sur la recette, ci	40,000
Nous vous proposons, en conséquence, d'arrêter la recette extraordinaire, à	36,161,517

RÉCAPITULATION.

Les recettes ordinaires ont été arrêtées à	1,302,622,134
La recette extraordinaire, à . .	36,161,517
Les voies et moyens ordinaires et extraordinaires de l'exercice 1846, sont évalués par la Commission, conformément à l'état C ci-annexé, à	1,338,783,651

OBSERVATIONS DIVERSES SUR L'ÉTAT C.

Les produits et revenus de l'Algérie, qui ne figuraient au budget précédent que pour une somme de 5,150,000 fr., sont portés au budget de 1846 et acceptés par la Commission, pour une somme de 11,698,000 fr. Cette différence en plus de 6,548,000 fr., est la conséquence de l'ordonnance du 17 janvier 1845, rendue en exécution de l'arti-

cle 5 de la loi du 4 août 1844, qui a statué qu'à partir du 1er janvier 1846, toutes les recettes et dépenses de l'Algérie, autres que celles qui ont un caractère local et municipal, seraient rattachées au budget de l'État. Cet accroissement de ressources est donc compensé par un accroissement correspondant de dépenses.

Le produit des droits sanitaires est compris pour 340,000 fr. dans la somme de 849,000 fr., qui représente les revenus des établissements spéciaux; il est rattaché au budget depuis deux ans, en exécution de l'article 9 de la loi de finances du 24 juillet 1843; les droits sont perçus conformément au tarif annexé à cette loi. Portée d'abord au budget de 1844 pour 290,000 fr., la recette a été élevée à 440,000 fr. au budget de 1845. Les espérances qu'on avait conçues alors ne se sont pas réalisées; car il n'a été perçu en 1844 que 336,445 f. 92 c.; c'est là ce qui justifie la réduction proposée sur 1846.

Le produit des bois de la Chaussade, qu'on trouve encore parmi les produits divers du dernier budget pour une somme de 74,000 fr., a cessé de figurer dans cette partie des recettes. Ainsi que le demandaient depuis longtemps les Commissions de finances, l'administration en a été remise à la direction générale des forêts, et leur produit se trouve confondu avec la somme portée en recettes pour les coupes de bois.

Versements des Compagnies de chemins de fer en capital et en intérêts sur les avances à elles faites par le Trésor.

Nous devions nous préoccuper de la situation

dans laquelle se trouvent, vis-à-vis du Trésor, les Compagnies de chemins de fer en faveur desquelles des prêts ont été autorisés par des lois spéciales.

L'état de situation qui nous a été remis porte les recouvrements afférents à l'exercice 1846, tant en principal qu'en intérêts, à 1,862,114 fr. Nous les élevons à 2,034,416 fr. par les motifs que nous allons successivement indiquer.

La Compagnie des mines de la Grand'Combe et des chemins de fer du Gard, a non-seulement payé tout son arriéré, mais elle est aujourd'hui en avance avec le Trésor. Aux termes de la loi du 17 juillet 1837, les six millions qu'elle a reçus portent intérêt à 4 p. 100, et sont remboursables par termes de 500,000 fr., le 19 août de chaque année à partir de 1842.

Par des versements divers effectués en 1844 et en 1845, et dont le dernier est à la date du 29 mai 1845, cette Compagnie a soldé tous les intérêts échus ledit jour 29 mai, et payé sur le capital 2,461,500 f., savoir : 2,000,000 f. pour les termes de 1842, 1843, 1844 et 1845, et 461,500 fr. à valoir sur les 500,000 fr. qui échoiront le 19 août 1846.

Cette dernière somme devant être encaissée comme recette anticipée de 1846, nous n'en portons pas moins en prévision 500,000 fr. pour le capital. Nous y ajoutons pour intérêts de 3,538,500 f., à partir du 1er janvier 1846 jusqu'au 19 août, et de 3,500,000 f. du 19 août au 31 décembre, la somme de 140,916 fr. Ce qui porte la créance sur la Compagnie de la Grand'Combe en 1846 à. 640,916f

Le prêt de 5,000,000 fr. fait à la Com-

là d'embarras sérieux pour un service financier aussi bien organisé que le nôtre. Sans doute il pourra résulter de la réduction quelque perte pour le Trésor ; car la nature des dépôts confiés à la poste ne permet pas de penser que leur nombre s'élève en raison de l'abaissement du droit ; mais, nous le répétons, il s'agit des classes pauvres, et les intérêts du fisc doivent fléchir devant des considérations morales d'un ordre élevé. Le droit actuel, qui n'est en apparence que de 5 p. 100, s'élève, en réalité, environ à 8 p. 100 si on tient compte du timbre qui commence au-dessus de 10 fr., et du port de la lettre d'envoi ; c'est là, il faut en convenir, un taux exorbitant, une rémunération trop au-dessus du prix que mérite le service rendu.

Si nous ne vous proposons pas, dès à présent, de fixer à 2 p. 0/0 le prix des transports d'argent pour les sommes au-dessous de 50 fr., c'est que votre Commission a voulu laisser au Gouvernement l'initiative de cette réduction d'impôt, pour qu'il puisse en calculer tous les effets.

En insistant pour qu'il soit pris une mesure au prochain budget, nous ne faisons, au reste, que demander l'exécution d'un vote de la Chambre, qui, dans la séance du 8 février dernier, que nous rappelions tout-à-l'heure, a adopté, sans opposition, une réduction semblable. Si, un moment après, la proposition de l'honorable M. de Saint-Priest a été rejetée par un vote d'ensemble, la disposition relative aux transports d'argent n'a eu certainement aucune influence sur ce résultat.

La question des transports d'argent nous a conduits à nous informer des suites données par M.

le Ministre des finances au vœu manifesté par la dernière Commission du budget, pour qu'il fût donné des avis gratuits aux personnes qui seraient près d'encourir la prescription réglée par la loi du 31 janvier 1833.

Nous avons appris avec satisfaction que, par suite d'une décision du Ministre, en date du 16 décembre 1844, les mesures suivantes étaient prescrites.

Il est donné dans la sixième année des dépôts, aux destinataires des articles non payés, un avis portant invitation de se mettre en mesure de retirer les sommes versées à leur profit afin d'éviter la prescription ; un autre avis est donné aux déposants dans la septième année pour les articles encore en souffrance à cette époque. Ces avis se donnent par l'intermédiaire des directeurs des postes.

PERCEPTIONS AUTORISÉES AU PROFIT DE L'ÉTAT.

Nous n'avons rien à ajouter à l'énumération que fait l'article 6 des diverses perceptions autorisées par les lois. Seulement, au troisième paragraphe, nous mentionnons, à côté de l'article 5 de la loi du 25 juin 1841 qui règle le prélèvement à faire sur les communes et les établissements publics pour frais d'administration de leurs bois, la modification que nous vous proposons d'y apporter par l'article 5 du projet de la Commission.

PERCEPTIONS AUTORISÉES AU PROFIT DES DÉPARTEMENTS, DES COMMUNES, ETC.

Une loi récente, la loi du 7 juin présent mois, autorise dans des conditions déterminées, la perception de taxes sur les propriétaires riverains pour

la construction de trottoirs dans les rues et places dont les plans d'alignement ont été arrêtés par ordonnance royale.

Nous ajoutons la mention de cette loi à la nomenclature de l'article 7, et nous en faisons le paragraphe 18 qui prend sa place après les taxes de pavage.

ANNULATION DES RENTES 5 POUR 100 POSSÉDÉES PAR LES MAISONS CENTRALES.

Depuis longtemps les Commissions de finances demandaient l'annulation des rentes 5 pour 100 inscrites au nom des maisons de force et de correction.

Le Gouvernement a fait droit à ce vœu par l'article 9 du projet de loi. La Commission a alloué au budget des dépenses les crédits nécessaires pour le service des maisons centrales; elle a réduit dans la même proportion le crédit affecté au paiement de la rente 5 p. 100.

Elle vous propose l'adoption de l'article 9.

TITRE II.

ÉVALUATION DES RECETTES DE L'EXERCICE 1846.

Recettes ordinaires.

Les recettes ordinaires sont portées au projet de budget (Etat C) à la somme de... 1,306,027,832f

Les impôts et revenus indirects figurent dans cette somme, ainsi qu'il résulte du tableau de déve-

Report........ 1,306,027,832f.

loppement (page 204 du budget), pour............. 796,373,000f

Ces produits avaient été basés sur les recettes des onze premiers mois de 1844 et de décembre 1843. On y avait ajouté 6,070,000 f. pour circonstances spéciales à 1846.

Suivant l'usage, un tableau rectifié nous a été adressé. Les produits de décembre 1844, connus depuis la rédaction du budget, ont été substitués à ceux de décembre 1843; les accroissements de recettes pour circonstances spéciales à 1846, ont reçu diverses modifications; en sorte que le tableau rectifié que nous annexons à ce rapport, présente, par rapport au budget,

A reporter............... 1,306,027,832 f.

Report . . . . 1,306,027,832 f.

les changements suivants.

Recettes rectifiées de 1844. . . .	789,493,000
pour circonstances propres à 1846. . .	6,114,000
Total des évaluations rectifiées. . .	795,607,000
Les recettes du budget (page 204), s'élèvent à.	796,373,000
La réduction sur les évaluations premières est donc de.	766,000

766,000

Le montant total des recettes ordinaires, sur lesquelles votre Commission a été appelée à délibérer, n'est donc plus que de. . . 1,305,261,832

L'opinion de votre Commission sur chacune des augmentations, pour circonstances propres à 1846, est indiquée dans la colonne d'observations du tableau annexé.

Nous avons fait aux recettes les modifications suivantes :

Nous en retranchons,

1° Comme une conséquence du rejet que la Commission a fait (Rapport sur les dépenses, page 437), de la nouvelle malle-poste

A reporter 1,305,261,832

Report.................... 1,305,261,832f.

proposée de Toulouse à Perpignan, savoir :

Sur le produit de la taxe des lettres........... 25,000f

Sur le produit des places dans les malles-postes......... 37,000

2° Sur le produit des chemins de fer exploités par l'Etat, attendu qu'il est probable que la concession du chemin du Nord sera faite avant le 1er janvier 1846; que, dans tous les cas, s'il y a des recettes, elles n'auront lieu que pendant une partie de l'année, et qu'ainsi il convient de réduire cette prévision à moitié, ci.. 750,000

3° La totalité de la somme portée pour remboursement, par les départements et les communes des 2/3 des indemnités de terrains et bâtiments nécessaires

A reporter...... 812,000 1,305,261,832

Report	812,000	1,305,261,832 f.
aux lignes de chemin de fer, attendu l'abrogation proposée de l'art. 3 de la loi du 11 juin 1842 (1), ci	2,000,000	
Total des réductions	2,812,000	
Nous ajoutons pour augmentation sur les versements des Compagnies de chemins de fer, en capital et intérêts sur les avances à elles faites, d'après le décompte qui sera indiqué ci-après.	172,302	
Il reste pour diminution	2,639,698	2,639,698 f.

Nous arrêtons, en conséquence, les recettes ordinaires conformément à l'état C annexé à ce rapport, à .... 1,302,622,134 f.

RECETTE EXTRAORDINAIRE.

La recette extraordinaire représentant la portion de l'emprunt autorisé par la loi du 25 juin 1841, applicable aux travaux extraordinaires de 1846, est portée au projet de budget (état C) à . 36,201,517 f.

(1) Voir le rapport séparé sur le projet de loi relatif à l'abrogation de l'article 3 de la loi du 11 juin 1842.

Report.	36,201,517 f.
Mais, ainsi qu'on le voit au rapport sur les dépenses (p. 399), la Commission a retranché le crédit de 40,000 fr. porté au chapitre III de la seconde section du budget de la marine, pour l'établissement à créer à Castineau. Il y a donc lieu de réduire une somme égale sur la recette, ci.	40,000
Nous vous proposons, en conséquence, d'arrêter la recette extraordinaire, à.	36,161,517

RÉCAPITULATION.

Les recettes ordinaires ont été arrêtées à.	1,302,622,134
La recette extraordinaire, à. .	36,161,517
Les voies et moyens ordinaires et extraordinaires de l'exercice 1846, sont évalués par la Commission, conformément à l'état C ci-annexé, à.	1,338,783,651

OBSERVATIONS DIVERSES SUR L'ÉTAT C.

Les produits et revenus de l'Algérie, qui ne figuraient au budget précédent que pour une somme de 5,150,000 fr., sont portés au budget de 1846 et acceptés par la Commission, pour une somme de 11,698,000 fr. Cette différence en plus de 6,548,000 fr., est la conséquence de l'ordonnance du 17 janvier 1845, rendue en exécution de l'arti-

cle 5 de la loi du 4 août 1844, qui a statué qu'à partir du 1er janvier 1846, toutes les recettes et dépenses de l'Algérie, autres que celles qui ont un caractère local et municipal, seraient rattachées au budget de l'État. Cet accroissement de ressources est donc compensé par un accroissement correspondant de dépenses.

Le produit des droits sanitaires est compris pour 340,000 fr. dans la somme de 849,000 fr., qui représente les revenus des établissements spéciaux; il est rattaché au budget depuis deux ans, en exécution de l'article 9 de la loi de finances du 24 juillet 1843; les droits sont perçus conformément au tarif annexé à cette loi. Portée d'abord au budget de 1844 pour 290,000 fr., la recette a été élevée à 440,000 fr. au budget de 1845. Les espérances qu'on avait conçues alors ne se sont pas réalisées; car il n'a été perçu en 1844 que 336,445 f. 92 c.; c'est là ce qui justifie la réduction proposée sur 1846.

Le produit des bois de la Chaussade, qu'on trouve encore parmi les produits divers du dernier budget pour une somme de 74,000 fr., a cessé de figurer dans cette partie des recettes. Ainsi que le demandaient depuis longtemps les Commissions de finances, l'administration en a été remise à la direction générale des forêts, et leur produit se trouve confondu avec la somme portée en recettes pour les coupes de bois.

Versements des Compagnies de chemins de fer en capital et en intérêts sur les avances à elles faites par le Trésor.

Nous devions nous préoccuper de la situation

dans laquelle se trouvent, vis-à-vis du Trésor, les Compagnies de chemins de fer en faveur desquelles des prêts ont été autorisés par des lois spéciales.

L'état de situation qui nous a été remis porte les recouvrements afférents à l'exercice 1846, tant en principal qu'en intérêts, à 1,862,114 fr. Nous les élevons à 2,034,416 fr. par les motifs que nous allons successivement indiquer.

La Compagnie des mines de la Grand'Combe et des chemins de fer du Gard, a non-seulement payé tout son arriéré, mais elle est aujourd'hui en avance avec le Trésor. Aux termes de la loi du 17 juillet 1837, les six millions qu'elle a reçus portent intérêt à 4 p. 100, et sont remboursables par termes de 500,000 fr., le 19 août de chaque année à partir de 1842.

Par des versements divers effectués en 1844 et en 1845, et dont le dernier est à la date du 29 mai 1845, cette Compagnie a soldé tous les intérêts échus ledit jour 29 mai, et payé sur le capital 2,461,500 f., savoir : 2,000,000 f. pour les termes de 1842, 1843, 1844 et 1845, et 461,500 fr. à valoir sur les 500,000 fr. qui échoiront le 19 août 1846.

Cette dernière somme devant être encaissée comme recette anticipée de 1846, nous n'en portons pas moins en prévision 500,000 fr. pour le capital. Nous y ajoutons pour intérêts de 3,538,500 f., à partir du 1er janvier 1846 jusqu'au 19 août, et de 3,500,000 f. du 19 août au 31 décembre, la somme de 140,916 fr. Ce qui porte la créance sur la Compagnie de la Grand'Combe en 1846 à. 640,916f

Le prêt de 5,000,000 fr. fait à la Com-

Report. 640,916f

pagnie du chemin de Versailles, rive gauche, par la loi du 9 août 1839, avait appelé notre attention, et nous nous proposions de presser M. le Ministre des finances de prendre des mesures pour sortir d'une situation qui ne doit plus se prolonger; mais le projet de loi sur le chemin de fer de Paris à Rennes présenté à la Chambre le 5 juin, est venu faire connaître à cet égard (art. 50 du cahier des charges) les intentions du Gouvernement. Nous n'avions pas à nous expliquer sur un projet dont une Commission de la Chambre est saisie: il ne nous restait qu'à porter éventuellement en recette le remboursement en capital et intérêts, suivant les conditions du prêt, sans nous arrêter aux changements que la loi à intervenir pourra apporter à l'exécution du contrat, ci. . . . 421,500f

Nous portons en recette, comme le propose M. le Ministre des finances, pour le chemin de Strasbourg à Bâle, les intérêts, pour 1846, du prêt de 12,600,000 fr., ci. 504,000f

La loi du 18 juillet 1840 a stipulé (art. 10) que l'intérêt fixé à 4 pour cent ne courrait qu'à dater de l'exécution entière des travaux et de la mise en exploitation de l'entreprise. L'amortissement de 1 pour cent doit commencer trois ans après l'époque fixée pour l'achèvement.

A reporter. 1,566,416

Report....... 1,566,416f

Jusqu'ici, encore bien que la circulation soit établie depuis longtemps, M. le Ministre des travaux publics n'a pas reçu les travaux, attendu que l'entrée dans Strasbourg n'est pas terminée : de son côté, M. le Ministre des finances n'a pas payé le dernier douzième, 1,050,000 f. qui, aux termes de l'art. 9 de la loi, ne doit être versé qu'après la réception.

Votre Commission aurait recherché la cause des retards qui, jusqu'ici, ont empêché de porter les intérêts en recette et de fixer un point de départ pour l'amortissement, si elle n'avait vu dans la prévision de 504,000 fr. pour 1846, une preuve, dont elle prend acte, que le Gouvernement est résolu à faire cesser un état de choses préjudiciable pour le Trésor.

La Chambre sait qu'aux termes de la loi du 15 juillet 1840, l'amortissement est prélevé avant toute distribution de dividende, mais que l'intérêt n'est perçu qu'après que les actionnaires ont touché sur le produit net 4 pour cent de leur mise de fonds.

Aucune prévision d'intérêt n'est portée pour le prêt de 4,000,000 fr. fait en vertu de la loi du 15 juillet 1840

A reporter.... 1,566,416

Report....... 1,566,416

à la Compagnie du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne.

Jusqu'ici cette Compagnie n'a reçu que 2,950,000 fr. sur le capital. Les versements ne sont faits qu'au fur et à mesure de l'avancement des travaux; l'Administration pense que la somme de 1,050,000 fr. qui reste due, ne sera versée qu'à la fin de 1846.

A défaut de stipulation positive sur l'époque d'exigibilité des intérêts, M. le Ministre des finances a pensé qu'ils devaient courir à dater des versements, mais qu'il y aurait quelque dureté à en exiger le paiement avant que le capital n'ait été intégralement versé. Deux décisions, l'une du 31 août 1843, l'autre du 5 mars 1844, ont été prises dans ce sens.

Nous comprenons ces ménagements : retenir les intérêts sur le capital pourrait paraître contraire à l'esprit de bienveillance qui a dicté la loi; mais cependant la Compagnie ne doit pas reculer indéfiniment le moment de les payer par des lenteurs dans l'exécution de ses travaux.

Si donc nous ne portons pas en compte les intérêts pour 1846, nous devons croire que M. le Ministre des finances ne permettra pas que le retard se prolonge davantage.

A reporter..... 1,566,416

Report........	1,546,416

Quant à l'amortissement fixé par la loi du 15 juillet 1840 à 2 p. cent, il commencera à dater du 28 septembre 1845.

La Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen continue à remplir avec exactitude les engagements qu'elle a contractés. Nous portons pour les intérêts en 1846 du prêt de 14 millions fait à raison de 3 p. cent en vertu de la loi du 15 juillet 1840, ci.......... 420,000f

Le capital n'est pas encore exigible. Quant au prêt de 4,000,000 fr. consenti par la loi du 11 juin 1842, il n'a été versé à-compte jusqu'ici qu'une somme de 1,600,000 fr., dont nous portons les intérêts à 3 p. cent, ci... 48,000f

La Compagnie du chemin de fer de Rouen au Hâvre a reçu, à valoir sur le prêt de 10 millions consenti par la loi 11 juin 1842, une somme de 5 millions; mais les intérêts ne commenceront à courir que le 11 juin 1850.

Total des versements à faire par les Compagnies de chemins de fer, en 1846, ainsi qu'il est porté ci-dessus... 2,034,416

L'article 11 règle le service départemental, et le tableau E en présente le résumé. Nous avons dû les modifier tous deux, puisque la Commission avait

ajouté un centime (1,910,440 fr.) aux centimes ordinaires des départements.

Nous n'avons rien à dire sur l'article 12; c'est une mesure d'ordre, en rapport avec le tableau du service colonial inséré au budget pour faciliter l'exécution de l'article 11 de la loi des comptes de 1842, qui recule à l'exercice suivant le règlement définitif des recettes et des dépenses du service colonial.

RÉSUMÉ.

Votre Commission est arrivée au terme de ses travaux ; elle vient de vous proposer d'arrêter les recettes ordinaires à .... 1,302,622,134 fr.

Les dépenses ordinaires ont été fixées dans son premier rapport à 1,296,836,783

Le budget proposé pour 1846 présente un excédant de recettes de 5,785,351

Hâtons-nous de le dire, car nous ne voulons encourager aucune illusion : ce faible excédant est loin de pouvoir rassurer sur l'avenir ; dès aujourd'hui il n'est que trop probable que l'exercice 1846 ajoutera un découvert nouveau aux découverts accumulés des exercices précédents. A son tour, il viendra peser sur les réserves de l'amortissement gravement engagées déjà par les travaux extraordinaires.

Nous voulons espérer que les revenus publics continueront à suivre une marche progressive; mais faut-il s'abandonner avec une confiance aveugle à cette éventualité? Une récolte malheureuse, un em-

barras commercial, la moindre difficulté politique peuvent arrêter ce mouvement, tandis que l'accroissement des dépenses est une chose certaine. L'Algérie se contentera-t-elle, en 1846, des 60,000 soldats que lui accorde le budget? Le passé n'est-il pas là, pour nous montrer que la source des crédits supplémentaires et extraordinaires ne se tarit pas facilement?

Mais d'ailleurs, il n'est pas besoin d'attendre à l'année prochaine : dès cette année, avant la fin de la session, le budget de 1846 se soldera par un excédant de dépenses.

Déjà en dehors de nos prévisions, des crédits sont votés par la Chambre, d'autres lui sont demandés. Nous n'avons pas dû les porter en compte, puisque les lois qui devront les ouvrir ne sont pas rendues; mais il faut bien cependant les prendre en considération, si nous voulons préjuger l'avenir.

Nous laissons de côté les travaux extraordinaires, tous les projets qui affectent la situation de la dette flottante; nous continuons d'envisager la question au point de vue du budget ordinaire seulement; nous ne tenons compte que des dépenses imputables sur les voies et moyens propres à l'exercice 1846.

La Chambre a déjà voté :

1° le projet de loi sur les justices-de-paix, d'où il résultera un supplément de dépense annuelle qu'on peut évaluer à..................	1,600,000[f]
2° La refonte de la monnaie de billon, qui demandera à l'exercice 1846	2,000,000
3° Sur le même exercice pour l'introduction d'ouvriers libres dans les colonies........................	600,000
Ensemble..................	4,200,000[f]

Report.......... 4,200,000f

Elle est appelée à se prononcer par divers rapports de ses Commissions sur d'autres projets qui affectent également l'exercice 1844, savoir :

Travaux au palais de la Chambre............	400,000	
Travaux à divers Ministères	400,000	
Travaux à la cathédrale de Paris................	600,000	
Ensemble..	1,400,000	1,400,000
Total............		5,600,000

L'excédant présumé des recettes était donc déjà absorbé, quand M. le Ministre de la marine, en déposant dans la séance du 10 juin le traité du 29 mai, relatif à la suppression des conventions de 1831 et de 1833, est venu demander les moyens d'en assurer l'exécution.

L'armement de la flotte à entretenir sur la côte occidentale d'Afrique, pour la répression de la traite des nègres, exige un supplément de dépenses annuelles de................	2,817,000 f.
La construction des bâtiments à vapeur destinés à ce nouveau service demande, en outre, à l'exercice 1846,	6,000,000 f.
Total.......	8,817,000 f.

Votre Commission doit donc vous le déclarer ; vous pouvez tenir pour certain qu'avant la fin de la session, l'exercice 1846 présentera un excédant de dépenses.

Cette situation répétée de nos budgets ordinaires

mérite, nous devons le dire encore en terminant, toute l'attention de la Chambre.

Puisque la force des choses accumule des dépenses nouvelles, qu'il faut bien accepter quand la nécessité les justifie, on doit du moins se garder de porter une main imprudente sur les recettes. Plus que jamais leur intégrité est nécessaire pour ramener l'ordre dans les finances : votre Commission vous conjure de ne pas l'oublier.

PROJET DE LOI.

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

TITRE PREMIER.

Impôts autorisés pour l'exercice 1846.

Article premier.

Les contributions foncière, personnelle et mobilière, des portes et fenêtres et des patentes, seront perçues, pour 1846, en principal et centimes additionnels, conformément à l'état A ci-annexé, et aux dispositions des lois existantes.

Le contingent de chaque département dans les contributions foncière, personnelle et mobilière et des portes et fenêtre, est fixé, en principal, aux sommes portées daus l'état B annexé à la présente loi.

Art. 2.

Lorsqu'en exécution du § 4 de l'article 39 de la loi du 18 juillet 1837, il y aura lieu par le Gouvernement d'imposer d'office, sur les communes, des centimes additionnels pour le paiement des dépenses obligatoires, le nombre de ces centimes ne pourra excéder le maximum de *dix*, à moins qu'il ne s'agisse de l'acquit de dettes résultant de condamnations judiciaires, auquel cas il pourra être élevé jusqu'à *vingt*.

Art. 3.

En cas d'insuffisance des revenus ordinaires, pour l'établissement des écoles primaires communales, élémentaires ou supérieures, les conseils municipaux et les conseils généraux des départements sont autorisés à voter, pour 1846, à titre d'imposition spéciale destinée à l'instruction primaire, des centimes

PROJET DE LOI.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

TITRE PREMIER.

Impôts autorisés pour l'exercice 1846.

Article premier.

Comme au projet.

Art. 2.

Comme au projet.

Art. 3.

Comme au projet.

---

additionnels au principal des quatre contributions directes Toutefois, il ne pourra être voté à ce titre, plus de *trois centimes* par les conseils municipaux, et plus de *deux centimes* par les conseils généraux.

Art. 4.

En cas d'insuffisance des centimes facultatifs ordinaires, pour concourir, par des subventions, aux dépenses des chemins vicinaux de grande communication, et, dans des cas extraordinaires, aux dépenses des autres chemins vicinaux, les conseils généraux sont autorisés à voter, pour 1846, à titre d'imposition spéciale, *cinq centimes* additionnels aux quatre contributions directes.

Art. 5.

Les dispositions réglées par les lois des 18 juillet 1837 et 10 mai 1838, à l'égard des dépenses obligatoires des communes et des départements, recevront leur application, en ce qui concerne le remboursement à faire au Trésor par les départements et les communes, de la portion mise à leur charge par l'art. 2 de la loi du 11 juin 1842, dans les dépenses d'acquisitions de terrains et bâtiments nécessaires à l'établissement des grandes lignes de chemins defer.

En conséquence, si les conseils généraux et municipaux refusaient de voter les allocations nécessaires pour ce remboursement, il y serait pourvu d'office dans les formes déterminées par les lois précitées, sans toutefois que l'imposition spéciale qu'il y aurait lieu d'établir, pût excéder le nombre de *trois centimes* du principal des quatre contributions directes de chaque département ou commune.

Le droit du Trésor au remboursement des avances par lui faites pour ces dépenses aura son effet à partir de l'année qui suivra celle dans laquelle les dépenses auront été liquidées et constatées dans les comptes du Trésor public.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 4.

Comme au projet.

Supprimé.

Art. 5.

Les prélèvements sur les ventes ou délivrances en nature des produits des bois des communes et des établissements publics

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

Art. 6.

Continuera d'être faite, pour 1846, au profit de l'État, et conformément aux lois existantes, la perception :

Des droits d'enregistrement, de timbre, de greffe, d'hypothèques, de passeports et de permis de chasse, du produit du visa des passeports et de la légalisation des actes au Ministère des affaires étrangères, et des droits de sceau à percevoir pour le compte du Trésor, en conformité des lois des 17 août 1828 et 29 janvier 1831 ;

Du vingtième à payer sur le produit des bois des communes et établissements publics vendus ou délivrés en nature, pour indemniser l'Etat des frais d'administration de ces bois (*Art. 5 de la loi des recettes de* 1842, *du* 25 *juin* 1841);

Des droits de douanes, y compris celui sur les sels;

Des contributions indirectes, y compris les droits de garantie, la retenue sur le prix des livraisons de tabacs autorisée par l'art. 38 de la loi du 24 décembre 1814, les frais de casernement déterminés par la loi du 15 mai 1818, et le prix des poudres, tel qu'il est fixé par les lois des 16 mars 1819 et 24 mai 1834;

De la taxe des lettres et du droit sur les sommes versées aux caisses des agents des postes;

Du droit annuel imposé aux chefs d'institution et aux maîtres de pension par le décret du 17 septembre 1808; des rétributions imposées, par les décrets du 4e jour complémentaire an XII (21 septembre 1804) et du 17 février 1809, sur les élèves des facultés et sur les candidats qui se présentent pour y obtenir des grades ;

prescrits par l'art. 5 de la loi du 25 juin 1841, continueront à porter sur les produits principaux. Ils cesseront d'être appliqués aux produits accessoires.

Quant aux produits délivrés en nature, la valeur en sera fixée définitivement par le Ministre des finances sur les propositions des agents forestiers, les observations des conseils municipaux et des administrateurs, et l'avis des préfets.

Les délais dans lesquels ces observations et avis devront être produits, sous peine qu'il soit passé outre, seront déterminés par une ordonnance royale.

Art. 6.

Comme au projet.

(Art. 5 de la loi des recettes de 1842, du 25 juin 1841, et art. 5 de la présente loi.)

Le reste comme au projet.

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

Des rétributions imposées par la loi du 21 germinal an XI (11 avril 1803), l'arrêté du Gouvernement du 25 thermidor suivant (13 août de la même année), et l'ordonnance royale du 27 septembre 1840, aux élèves des écoles de pharmacie et aux herboristes reçus par ces écoles;

Du produit des monnaies et médailles;

Des redevances sur les mines,

Des redevances pour permissions d'usines et de prises d'eau temporaires, toujours révocables sans indemnité, sur les canaux et rivières navigables;

Des droits de vérification des poids et mesures, conformément à l'ordonnance royale du 17 avril 1839;

Des taxes des brevets d'invention;

Des droits de chancellerie et de consulat perçus en vertu des tarifs existants;

D'un décime pour franc sur les droits qui n'en sont poin affranchis, y compris les amendes et condamnations pécuniaires, et sur les droits de greffe perçus, en vertu de l'ordonnance du 18 janvier 1826, par le secrétaire général du conseil d'Etat;

Des rétributions imposées, pour frais de surveillance, sur les compagnies et agences de la nature des tontines dont l'établissement aura été autorisé par ordonnance royale rendue dans la forme des règlements d'administration publique (*Avis du conseil d'Etat, approuvé par l'Empereur le 1er avril* 1809, *et loi des recettes de* 1843);

Des droits sanitaires, conformément au tarif annexé à la loi des recettes de 1844, en date du 24 juillet 1843.

Art. 7.

Continuera d'être faite, pour 1846, au profit des départements, des communes, des établissements publics et des communautés d'habitants dûment autorisées, et conformément aux lois existantes, la perception :

Des taxes imposées, avec l'autorisation du Gouvernement, pour la surveillance, la conservation et la réparation des digues et autres ouvrages d'art intéressant les communautés de propriétaires ou d'habitans; des taxes pour les travaux de dessé-

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art 7.

Comme au projet.

chement autorisés par la loi du 16 septembre 1807, et des taxes d'affouages, là où il est d'usage et utile d'en établir;

Des droits de péage qui seraient établis, conformément à la loi du 14 floréal an x (4 mai 1802), pour concourir à la construction ou à la réparation des ponts, éluses et ouvrages d'art à la charge de l'État, des départements ou des communes, et pour corrections de rampes sur les routes royales ou départementales;

Des taxes imposées, avec l'autorisation du Gouvernement, pour subvenir aux dépenses intéressant les communautés de marchands de bois;

Des droits d'examen et de réception imposés, par l'arrêté du Gouvernement du 20 prairial an xi (9 juin 1803), sur les candidats qui se présentent devant les jurys médicaux pour obtenir le diplôme d'officier de santé ou de pharmacien;

Des droits établis pour frais de visite chez les pharmaciens, droguistes ou épiciers;

Des rétributions imposés, en vertu des arrêtés du Gouvernement du 3 floréal an viii (23 avril 1800), et du 6 nivôse an xi (27 décembre 1802), sur les établissements d'eaux minérales naturelles, pour le traitement des médecins chargés par le Gouvernement de l'inspection de ces établissements;

Des contributions imposées par le Gouvernement sur les bains, fabriques et dépôts d'eaux minérales, pour subvenir aux traitements des médecins inspecteurs des dits établissements (*Article* 30 *de la loi des recettes de* 1842, *du* 25 *juin* 1841, *et lois de finances antérieures*);

Des rétributions pour frais de visite des aliénés placés volontairement dans des établissements privés (*Articles* 9 *de la loi du* 30 *juin* 1838, *et* 29 *de la loi du* 25 *juin* 1841);

Des droits d'octroi, des droits de pesage, mesurage et jaugeage;

Des droits de voirie dont les tarifs ont été approuvés par le Gouvernement sur la demande et au profit des communes (*Loi du* 18 *juillet* 1837);

Du dixième des billets d'entrée dans les spectacles et les concerts quotidiens;

D'un quart de la recette brute dans les lieux de réunion ou de fête où l'on est admis en payant;

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

Des contributions spéciales destinées à subvenir aux dépenses des bourses et chambres de commerce, ainsi que des revenus spéciaux accordés aux dits établissements;

Des droits de place perçus dans les halles, foires, marchés, abattoirs, d'après les tarifs dûment autorisés (*Loi du* 18 *juillet* 1837);

Des droits de stationnement et de location sur la voie publique, sur les ports et rivières et autres lieux publics (*Loi du* 18 *juillet* 1837);

Des taxes de frais de pavage des rues, dans les villes où l'usage met ces frais à la charge des propriétaires riverains (*Dispositions combinées de la loi du* 11 *frimaire an* VII (1er *décembre* 1798) *et du décret de principe du* 25 *mars* 1807, *et art.* 28 *de la loi des recettes de* 1842, *du* 25 *juin* 1841):

Du prix de la vente exclusive, au profit de la caisse des invalides de la marine, des feuilles de rôle d'équipages des bâtiments de commerce, d'après le tarif du 8 messidor an XI (27 juin 1803);

Des frais de travaux intéressant la salubrité publique (*Loi du* 16 *septembre* 1807);

Des droits d'inhumation et de concession de terrains dans les cimetières (*Décrets organiques du* 23 *prairial an* XII (12 *juin* 1804) *et du* 18 *août* 1811).

Art. 8.

Dans les colonies de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Guyane française et de Bourbon, les recettes de toute nature continueront à être faites, en 1846, conformément aux lois et ordonnances actuellement en vigueur.

Art. 9.

A partir du 1er janvier 1846, les rentes 5 p. 100 qui auront été inscrites à cette époque au nom des maisons centrales de force et de correction, en exécution de l'ordonnance royale du 8 septembre 1819, seront annulées au profit de l'État.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Des taxes d'établissement de trottoirs dans les rues et places dont les plans d'alignement ont été arrêtés par ordonnances royales, conformément aux dispositions de la loi du 7 juin 1845.

Le reste comme au projet.

Art. 8.

Comme au projet.

Art. 9.

Comme au projet.

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

A partir de la même époque, toutes sommes provenant du travail des condamnés, et toutes autres sommes qui ont été attribuées aux maisons centrales de détention, seront versées dans les caisses du Trésor.

TITRE II.

Évaluation des recettes de l'exercice 1846.

Art. 10.

Les voies et moyens ordinaires et extraordinaires sont évalués, pour l'exercice 1846, à la somme de *un milliard trois cent quarante-deux millions deux cent vingt-neuf mille trois cent quarante-neuf fr.* (1,342,229,349 *fr.*), conformément à l'état C ci-annexé.

Les ressources affectées aux services spéciaux portés pour ordre au budget, sont évaluées, pour l'exercice 1846, à la somme de *dix-neuf millions six cent quatre-vingt-dix mille cent deux francs* (19,690,102 *francs*), conformément à l'état D ci-annexé, savoir :

Légion d'honneur	7,103,098 f
Imprimerie royale	2,810,000
Chancelleries consulaires	400,000
Caisse des invalides de la marine	8,026,510
Service de la fabrication des monnaies et médailles	1,350,494
Total égal	19,690,102

Art. 11.

Les ressources spécialement attribuées au service départemental, par la loi du 10 mai 1838, sont évaluées à la somme de *quatre-vingt-cinq millions neuf cent quatre-vingt-douze mille sept cent quatorze francs* (85,992,714 *fr.*), pour l'exercice 1846, et leur affectation, par section spéciale, est et demeure déterminée conformément au tableau E annexé à la présente loi.

Art. 12.

Les ressources attribuées au service colonial sont évaluées à

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

TITRE II.

Évaluations des recettes de l'exercice 1846.

Art. 10.

Les voies et moyens ordinaires et extraordinaires sont évalués, pour l'exercice 1846, à la somme de *un milliard trois cent trente-huit millions sept cent quatre-vingt-trois mille six cent cinquante-un francs* (1,438,783,651 fr.), conformément à l'état C ci-annexé.

Le reste comme au projet.

Art. 11.

Les ressources spécialement attribuées au service départemental, par la loi du 10 mai 1838, sont évaluées à la somme de quatre-vingt-sept millions neuf cent treize mille cent cinquante-quatre francs (87,913,154 francs) pour l'exercice 1846, et leur affectation par section spéciale, est et demeure déterminée conformément au tableau B annexé à la présente loi.

Art. 12.

Comme au projet.

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

---

la somme de *vingt millions six cent soixante-dix-sept mille huit cents francs* (20,677,800 fr.), pour l'exercice 1846, et leur affectation est et demeure déterminée conformément au tableau F annexé à la présente loi.

TITRE III.

Moyens de service.

Art. 13.

Le Ministre des finances est autorisé à créer, pour le service de la Trésorerie et les négociations avec la Banque de France, des bons royaux portant intérêt et payables à échéance fixe.

Les bons royaux en circulation ne pourront excéder *deux cent millions de francs*. Ne sont pas compris dans cette limite les bons royaux délivrés à la Caisse d'amortissement, en vertu la loi du 10 juin 1833.

Dans le cas où cette somme serait insuffisante pour les besoins du service, il y sera pourvu au moyen d'une émission supplémentaire, qui devra être autorisée par ordonnances royales, lesquelles seront insérées au Bulletin des lois et soumises à la sanction législative à l'ouverture de la plus prochaine session des Chambres.

TITRE IV.

Dispositions générales.

Art. 14.

Toutes contributions directes ou indirectes, autres que celles autorisées par la présente loi, à quelque titre et sous quelque dénomination qu'elles se perçoivent, sont formellement interdites, à peine, contre les autorités qui les ordonneraient, contre les employés qui confectionneraient les rôles et tarifs, et ceux qui en feraient le recouvrement, d'être poursuivis comme concussionnaires, sans préjudice de l'action en répétition, pendant trois années, contre tous receveurs, percepteurs ou individus qui auraient fait la perception, et sans que, pour exercer cette action devant les tribunaux, il soit besoin d'une au-

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

TITRE III.

Moyens de service.

Art. 13.

Comme au projet.

TITRE IV.

Dispositions générales.

Art. 14.

Comme au projet.

torisation préalable. Il n'est pas néanmoins dérogé à l'exécution de l'article 4 de la loi du 2 août 1829, relatif aux centimes que les conseils généraux sont autorisés à voter pour les opérations cadastrales, non plus qu'aux dispositions des lois du 10 mai 1838 sur les attributions départementales, du 18 juillet 1837 sur l'administration communale, du 21 mai 1836 sur les chemins vicinaux, et du 28 juin 1833 sur l'instruction primaire.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Comme au projet.

DÉSIGNATION DI
ENREGISTREMEN
Droits d'enregistrement, de greffe,
Droits de timbre.............
DOUANES
Droits à l'importation — Marchand
Droits à l'importation — Sacres
Droits à l'exportation.........
Droits de navigation.........
Droits et produits divers de doua
Taxe de consommation des sels p
CONTRIBUTIONS INDIRECTE
Droits sur les boissons........
Taxe de consommation des sels
Droits de fabrication sur les suc
Droits divers et recettes à differ
Produits de la vente des tabacs.
Produits de la vente des poudre
PRODUITS
S

ICS.

000

000

000

000

000

BUDGET DES RE

IMPOTS ET REVE

Evaluations rectifiées à substituer aux proposi

ES PRODUITS.	RECETTES DE L'ANNÉE 1844, telles qu'elles sont indiquées au budget, page 204, première colonne.	CHANGEMENTS apportés par la substitution des produits de décembre 1844 à ceux de décembre 1843. en plus.	en moins.
T ET TIMBRE.	fr.	fr.	fr.
, d'hypothèques, etc...........	214,972,000	"	590,000
....	38,325,000	"	1,029,000
ET SELS.			
ises diverses...............	102,788,000	137,000	"
Coloniaux..................	40,961,000	186,000	"
Etrangers..................	7,476,000	174,000	"
....	1,248,000	"	4,000
....	2,874,000	42,000	"
nes........................	2,941,000	"	55,000
erçue dans le rayon des douanes	56,133,000	393,000	"
S. — TABACS ET POUDRES.			
....	97,852,000	381,000	"
perçue hors du rayon des douanes	13,046,000	"	386,000
res indigènes...............	8,963,000	213,000	"
ents titres.................	40,081,000	"	322,000
....	107,264,000	"	108,000
à feu......................	5,084,000	212,000	"
DES POSTES.			

ET
NUS
ions

ÉTAT E.

DÉSIGNATION DES RECETTES

Produit des 10 centimes addition
Produits de 6 cent. 4/10es addition
commun à répartir entre les dé

'Produits éventuels ordinaires.
Produits d'expéditio ces déposées au
Revenus particuli
Produits d'arbres
Ventes de matéria provenant des blics des départ
Vente de mobilie tures, reconnu
Produit de moins
Remboursement tables décennal
Remboursement centimes additi penses imputab
Produit de droits départements..

Produit des centimes votés par l ves d'utilité départementale (
Produit des 6/10es de centimes ad communs à répartir entre les dé

Produit des pro aux services de
S

TABLEAU DU SERVICE DÉPARTE

(Exécution de la loi

RECETTES.

AFFECTÉES AUX DÉPENSES DE CHAQUE SECTION.			MONTANT DES RECETTES par section.
			MINISTÈRE
1re SECTION. — DÉPENSES ORDINAIRES.			
ɛls imposés par la loi...........	19,259,474f	31,550,290f	32,550,290 fr.
nels imposés par la loi, pour fonds ıartements....................	12,290,816		
ıs d'actes des préfectures, ou d'anciennes piè- t archives			
ɛrs des prisons départementales.............			
battus ou élagués sur les routes départementales			
ıx de démolition ou de rebut, ou d'autres objets outes départementales ou d'établissements pu- ɛments..................................			
des préfectures et des bureaux des sous-préfec- hors de service..............................		1,000,000	
value de mobilier acquitté par les préfets......			
l'avances faites par les départements pour les s de l'état civil..............................			
l'avances faites par les départements, sur les onels ordinaires, pour paiement de diverses dé- es sur les fonds généraux....................			
e péage et de tous autres autorisés au profit des			
IIe SECTION. — DÉPENSES FACULTATIVES.			
; conseils généraux pour les dépenses facultati- *ıximum 8 centimes*)..............	9,600,600f	10,752,864f	12,452,864 fr.
tionnels imposés par la loi pour fonds ırtements......................	1,152,264		
·iétés des départements non affectées artementaux.	800,000		
ɔventions communales pour travaux cufs des routes départementales clas- ées	700,000		

MENTAL, PO

lu 10 mai 1838.)

DÉSIGNATIO

DE L'INTÉRIEU

(*Art. 12, 13, 14*

Travaux ordinaires de
Contributions dues pa
Loyers des hôtels de pr
Mobilier des préfectu
Casernement de la ge
Prisons départemental
Cours et tribunaux..
Corps de garde des ét
Entretien des routes d
Enf
Al
Ir

(N° 199.)

Chambre des Députés.

SESSION 1845.

RAPPORT

FAIT

*Au nom de la Commission * chargée d'examiner le projet de loi relatif à la vente des poisons,*

PAR M. VIVIEN,

Député de l'Aisne.

Séance du 14 Juin 1845.

MESSIEURS,

Depuis quelques années, les empoisonnements se sont multipliés. Les cours d'assises ont assisté à de lugubres drames : la presse, qui en retraçait les moindres détails, a jeté la terreur dans les familles, et peut-être aussi répandu de dangereux enseignements. A la vue des facilités laissées au crime pour se pro-

* Cette Commission est composée de MM. Devienne, Paganel, Soubrebost-Aubusson, Beissel, Delespaul, David (Deux-Sèvres), Vivien, Meilheurat, Boulay (Var).

curer les substances qui donnent la mort, et en particulier l'arsenic, on a accusé de toutes parts l'impuissance de la loi ou l'indifférence de l'Administration. Un écrit publié par un de nos honorables collègues, et accueilli avec faveur par l'Institut, a fait vivement ressortir la profondeur du mal et la nécessité de le combattre.

Le Gouvernement s'est ému ; sa sollicitude, depuis longtemps éveillée, n'était point restée inactive. Il a consulté l'Académie royale de médecine, l'école de pharmacie, le conseil de salubrité, le jury médical, interrogé les magistrats et les administrateurs, réuni auprès de lui les maîtres de la science, et soumis aux délibérations du conseil d'État le projet de loi que vous avez renvoyé à la Commission dont j'ai l'honneur d'être l'organe.

Dans le partage des attributions de la puissance publique, le Gouvernement est chargé de toutes les mesures relatives à la salubrité, à la santé, à la sûreté des citoyens, intérêts essentiels et qui, par leur nature, doivent être confiés à un pouvoir toujours présent, toujours prêt à agir. C'est ainsi que le Gouvernement fait des règlements sur les armes, la poudre à feu, les animaux malfaisants, les épidémies. C'est au même titre qu'il a droit de régler la vente des substances vénéneuses; mais par une anomalie de la loi, tandis que les pharmaciens sont, pour certaines contraventions spécialement définies par les art. 34 et 35 de la loi du 2 germinal an XI, condamnés à une amende fixe de 3,000 fr., toutes les autres prescriptions de l'autorité publique n'ont pour sanction que la peine légère prononcée par l'art. 471 du code pénal, c'est-à-dire une amende de 5 fr. au maximum. Par une autre contradiction, l'exécution des

règlements relatifs aux produits des manufactures exportés à l'étranger, est, selon l'art. 443 du code pénal, garantie par des peines plus élevées que l'exécution des règlements qui intéressent la vie des citoyens et le repos du foyer domestique.

Le projet de loi est destiné à combler cette lacune, à faire cesser ces contradictions. Il punit d'une amende de 100 fr. à 3,000 fr., et d'un emprisonnement de six jours à trois mois, les infractions aux prescriptions administratives sur la vente, l'achat et l'emploi des substances vénéneuses. Il crée ainsi une peine plus sévère que celle qui est attachée par le code pénal aux contraventions de police ; mais la nature et les conséquences des infractions dont il s'agit, justifie cette aggravation, et en même temps le projet exige qui les mesures à prendre soient consacrées par des ordonnances royales portant règlement d'administration publique, c'est-à-dire dans la forme la plus solennelle, la plus protectrice des intérêts privés, après une instruction approfondie et une délibération du conseil d'Etat. Quand ces règlements seront rendus, ils emporteront l'abrogation des art. 34 et 35 de la loi du 21 germinal an XI, qui ne s'appliquaient qu'à une classe d'individus et à des cas mal définis et ne prononçaient qu'une amende immuable dans son taux, la même pour toute contravention.

Le projet de loi maintient le droit qui appartient au Gouvernement de régler ces matières, il ne le crée pas ; mais dût-on le considérer comme contenant un délégation, cette délégation serait encore plus nécessaire que celle qui résulte déjà de l'art. 443 du code pénal. Une discussion publique est impossible sur les mesures à prendre relativement à la vente des poisons ; elle révélerait des faits qui doivent être tenus secrets ;

elle pourrait engendrer plus de crimes qu'elle n'en préviendrait, soit en désignant certaines substances, heureusement connues des savants seuls et qui peuvent donner une mort immédiate et certaine, sans laisser de traces, soit en indiquant les lieux où l'industrie emploie et tient en réserve d'effrayantes provisions de matières vénéneuses. C'est par ce motif que la Commission, réunie par M. le Ministre de l'agriculture et du commerce, a insisté pour que ses travaux ne reçussent aucune publicité. Enfin l'expérience peut chaque jour indiquer des nécessités nouvelles. Personne n'ignore le détestable génie des empoisonneurs; l'histoire a conservé le souvenir de leurs attentats; trop souvent dans nos colonies, le deuil des familles atteste leur science infernale; il faut que l'État soit toujours prêt à prendre les mesures commandées par des circonstances imprévues, à compléter, à modifier ses règlements, en un mot à déjouer les combinaisons du crime. Une loi, toujours inflexible dans ses termes, permanente de sa nature et que le législateur seul peut modifier, ne se prêterait pas à ces besoins aussi impérieux que variables.

C'est donc au Gouvernement, dans les formes indiquées par le projet, qu'il appartiendra de décider par qui, dans quelles proportions, dans quels lieux, avec quelles précautions les substances vénéneuses pourront être vendues, achetées et employées. Dans l'accomplissement de cette tâche, il devra concilier les besoins de l'industrie, des arts et de la médecine avec la protection due à la vie des citoyens, sans perdre de vue que ce dernier intérêt doit tenir le rang principal dans ses préoccupations.

Votre Commission, à l'unanimité, vous propose l'adoption du projet; elle m'a chargé spécialement

d'en solliciter la discussion immédiate; il n'est pas probable qu'il s'élève aucune difficulté sur une loi qui se recommande autant par l'importance de son objet que par la simplicité de ses dispositions, et un ajournement pourrait entraîner de regrettables conséquences. La Commission insiste enfin sur la nécessité de soumettre à la Chambre, dès l'ouverture de la prochaine session, le projet de loi sur la police médicale, projet promis depuis longtemps par le Gouvernement, et qui se lie par des rapports étroits à la loi sur la vente des substances vénéneuses.

PROJET DE LOI

ADOPTÉ PAR LA COMMISSION.

Article premier.

Les contraventions aux ordonnances royales portant règlement d'administration publique sur la vente, l'achat et l'emploi des substances vénéneuses, seront punies d'une amende de cent francs à trois mille francs, et d'un emprisonnement de six jours à deux mois, sauf l'application, s'il y a lieu, de l'article 463 dn Code pénal.

Dans tous les cas, les tribunaux pourront prononcer la confiscation des substances saisies en contravention.

Art. 2.

Les art. 34 et 35 de la loi du 21 germinal an XI seront abrogés à partir de la promulgation de l'ordonnance qui aura statué sur la vente des substances vénéneuses.

(N° 200.)

Chambre des Députés.

SESSION 1845.

RAPPORT

FAIT

*Au nom de la Commission * chargée d'examiner le projet de loi relatif à l'établissement d'un comptoir de la Banque de France à Alger,*

PAR M. J. DUFAURE

Député de la Charente-Inférieure.

Séance du 14 juin 1845.

Messieurs,

Le projet de loi dont nous venons vous rendre compte, a frappé, au premier abord, votre Commission comme un signe non équivoque des progrès, qu'après de longues luttes et d'énergiques efforts, la France a réalisés dans l'ancienne régence d'Alger.

* Cette Commission est composée de MM. de Loynes, Dufaure, Deslongrais, Lefebvre (Jacques), Magne, Gouin, Lafond, le vicomte de Panat et Fould.

Nous sommes descendus, il y a quinze ans, les armes à la main, chez cette nation inhospitalière qui n'entrait en communication avec les autres peuples, que par les pirates dont elle couvrait la Méditerranée; non contents de venger des injures répétées, nous avons entrepris de conquérir, au profit de la civilisation, une terre vouée à la barbarie depuis tant de siècles; rude et pénible entreprise devant laquelle ont hésité, chacun à leur tour, les esprits les plus réfléchis et les plus fermes, mais que l'instinct national n'a pas un seul jour cessé d'encourager! Ce que notre armée a, pendant ce temps, subi de cruelles épreuves, ce qu'elle a montré d'élan et de courage, personne en France ne l'ignore; d'autres l'ont dit avant nous, nous n'avons pas besoin de le répéter; notre mission en ce moment est différente; nous rencontrons et nous saisissons avec ardeur une occasion de constater que ce courage n'a pas été stérile, et que le jour semble approcher où notre pays pourra en recueillir les fruits.

Le but que vous vous proposiez était, si nous ne nous trompons, d'attacher au sol des populations nomades, de rapprocher par l'empire de la crainte et de l'intérêt des tribus hostiles, de les habituer à la vie calme, occupée et aisée de nos nations européennes, de les assujettir au joug de nos lois, de les associer à nos travaux et de faire, de cette rénovation sociale, un nouveau moyen de grandeur pour la France; vous croirez atteindre ce but, chaque fois que vous apprendrez que, pendant nos guerres, derrière notre armée et sur les portions de territoire qu'elle a définitivement conquises, se

sont réunis les éléments d'une société permanente, régulière, organisée.

Il ne paraît pas douteux que ce résultat ne soit en partie obtenu dans la ville d'Alger. On trouverait difficilement un autre point du globe où se soient accomplis en si peu de temps des changements aussi remarquables. Ses principaux quartiers ont l'aspect d'une ville française; sa population est à moitié européenne. Les cultes catholique, protestant, israélite, musulman, sont pratiqués à l'ombre d'une mutuelle tolérance; 3,000 enfants, maures, juifs, ou européens de toutes nations, se réunissent dans des établissements d'instruction publique; nos institutions de charité, transplantées en Afrique, y portent leurs secours à toutes les infortunes sans distinction de race. L'ordre règne dans cette ville nouvelle; les crimes n'y sont pas plus communs que dans nos villes d'Europe; la justice y est régulièrement administrée; les transactions commerciales y sont actives et sûres; enfin, dans son port, que la piraterie rendait autrefois si redoutable, des batiments de toutes les nations maritimes viennent jeter l'ancre sous la protection loyale et infaillible du pavillon de la France.

Vous ne serez pas surpris, Messieurs, si à mesure qu'une société nouvelle se formera sur le territoire que nous avons conquis, elle éprouve le besoin de jouir de quelques unes des institutions qui ont été déjà heureusement éprouvées parmi nous. Lorsque ces désirs ne seront pas prématurés, ils seront les symptômes certains d'un nouveau progrès, et vous vous empresserez de les seconder.

Nous n'hésitons pas à reconnaître ce caractère

au vœu que le commerce d'Alger a adressé au Gouvernement pour obtenir la création d'une banque.

Une banque telle que l'organisent nos lois françaises est, vous le savez, un établissement de crédit qui rend au commerce des services de diverses natures :

Elle tient une caisse de dépôts volontaires pour tous titres, lingots et monnaies d'or et d'argent de toute espèce, en percevant un droit de garde très-modéré.

Elle fait à très-bas intérêt des avances sur lingots et effets publics.

Elle reçoit en compte courant les sommes qui lui sont confiées, et paye les dispositions faites sur elle et les engagements pris à son domicile jusqu'à concurrence des sommes encaissées.

Elle se charge gratuitement du recouvrement des effets qui lui sont remis.

Elle escompte les lettres de change et billets à ordre.

Enfin, pour prix de ces services, elle a le droit exclusif sur la place où elle est établie, d'émettre des billets au porteur et à vue faisant fonction de monnaie.

De ces diverses opérations, les quatre premières sont acceptées avec reconnaissance par le commerce, en quelque lieu qu'une banque s'établisse; elles sont le tribut qu'elle paye en échange des avantages que les deux dernières opérations doivent lui procurer.

La dernière est la plus délicate; elle associe pour ainsi dire, un établissement particulier à l'attribut gouvernemental de battre monnaie. Il est difficile de conjecturer à l'avance la faveur qui accueillera

le billet de banque sur la place d'Alger, et, par conséquent, de savoir à quel point il est utile de l'y introduire. Le compte, rendu par M. le Gouverneur de la banque de France, le 28 janvier dernier, montre à quel point cette circulation est faible dans quelques uns des départements où la banque de France a créé des comptoirs d'escompte : en 1844, elle s'est élevée :

à	115,000 fr.	pour Châteauroux.
	217,000	pour Caen.
	244,000	pour Besançon.
	246,000	pour Mulhouse, etc.

Nous ne savons ce qui arrivera à Alger ; la Chambre de commerce de cette ville se borne à dire, dans une lettre adressée le 20 janvier 1845, au Gouverneur de la banque de France : « Quant à la circulation des billets, nous sommes convaincus qu'elle « n'éprouvera pas la moindre difficulté, et que les « billets de la banque se substitueront immédiatement aux traites du Trésor à dix jours de vue, « qui aujourd'hui servent dans les transactions « journalières et en facilitent le mouvement. »

Mais l'attribution la plus utile de la banque, la plus profitable au public, est la faculté d'escompter les valeurs commerciales.

Dans nos sociétés régulières, où les crises commerciales sont rares et modérées, l'intérêt de l'argent est cependant exposé à des variations qui peuvent bouleverser les industries les plus sages, et déconcerter les spéculations les mieux entendues. Une banque qui maintient au milieu de ces crises le taux de ses escomptes, empêche bien des exigences, prévient bien des ruines. C'est le service qu'a rendu,

en 1839, la banque de France, en tenant son escompte au taux de 4 pour cent, tandis qu'en d'autres pays l'intérêt s'élevait à 6, 8, 10 pour cent, et même à 2 et 3 pour cent par mois.

Dans une société qui se forme, et surtout qui se forme sur le théâtre d'une guerre prolongée, les affaires ne peuvent encore avoir pris un cours régulier; le moindre accident les ralentit ou les excite. Les capitaux ne s'y engagent qu'avec méfiance, et en exigeant des primes d'assurance exagérées, qui varient chaque jour, selon que l'activité du commerce les fait rechercher ou délaisser.

On comprend l'immense service que rendrait un établissement de crédit qui, fournissant l'argent à un taux uniforme et modéré, donnerait au commerçant sérieux une base certaine pour les entreprises qu'il forme, et le mettrait à l'abri de ces crises du crédit qu'aucune prudence humaine ne saurait prévenir.

Il produirait un autre effet qui ne serait pas moins utile : les vertus commerciales, la probité scrupuleuse, la régularité, la prévoyance, l'économie, ne règnent pas toujours dans une réunion d'hommes attirés, pour la plupart, loin de leur pays par le désir de faire fortune, et pressés de profiter des chances qui s'offrent à eux. Une banque bien dirigée, ne prête l'assistance salutaire de son crédit qu'au négociant digne de sa confiance; et ainsi une bonne conduite commerciale devient un moyen de succès.

Des considérations de cette nature ont porté plusieurs maisons respectables, établies depuis quelques années à Alger, à demander au Ministre des finances l'autorisation d'y créer une banque. Malgré l'utilité de l'établissement, nous comprenons que le Minis-

tre n'ait pas immédiatement accueilli leur demande. Quelque honorables que soient les négociants qui voulaient se mettre à la tête de cette entreprise, ils pourraient bien n'être pas maîtres de leur action dans la direction qui leur serait confiée; la prépondérance de leurs actionnaires, l'influence de la société au milieu de laquelle ils vivent, pourraient les entraîner à escompter trop facilement, à faire des opérations interdites par leurs statuts.

On sait les irrégularités auxquelles se laissent entraîner quelques unes de nos banques départementales; que ferait donc une banque à Alger? Le Ministre a cru qu'un établissement de crédit à Alger ne pourrait être à l'abri de ces dangers que s'il était sous la direction de la banque de France, et les négociants qui avaient pris l'initiative se sont empressés de déclarer qu'ils accepteraient ce haut patronage, si on voulait le leur accorder.

Le conseil général de la Banque, saisi de cette question, s'est rappelé, comme il devait le faire, les débats qui ont eu lieu dans les Chambres, il y a quelques années, à l'occasion de la prorogation du privilége de la banque.

Ce privilége avait été et devait être encore lucratif pour les actionnaires de la banque; l'époque où il devait prendre fin approchait, le pouvoir législatif était maître de le continuer, de le retirer, de le partager, ou de ne l'accorder que moyennant rançon; il a paru plus digne et plus utile de le proroger purement et simplement en s'en remettant à la banque elle-même du soin d'étendre et de multiplier les servics qu'elle rendait au pays. Ce vœu des Chambres a été écouté. La banque n'avait, au moment où la loi était discutée, que 4 comptoirs d'escompte; deux nouveaux étaient fondés avant

la fin de l'année ; elle en a onze aujourd'hui. C'est sous l'empire des mêmes idées, c'est avec le désir de répandre plus loin encore son utile influence, que le conseil général a examiné la demande que le Gouvernement lui avait adressée.

On s'est arrêté quelque temps devant un scrupule peut-être exagéré; la banque porte le nom de banque de France; peut-elle fonder un établissement sur une terre qu'aucun acte législatif n'a encore réunie à la France? Nous ne savons ce qu'un tel acte ajouterait de légitimité, de vérité ou d'étendue à notre possession de l'ancienne régence d'Alger. Cette terre est liée à nous par les sacrifices que nous y avons faits, par le sang que nous y avons versé, par les premiers germes de civilisation que nous y avons semés et que nous y développerons dans l'avenir; son sort est fixé par nos lois. Sans doute elle est et restera quelque temps encore soumise à un régime exceptionnel; mais notre devoir sera manifestement de faire disparaître peu à peu, avec prudence, aussitôt que les circonstances nous le permettront, ces différences entre la France et sa nouvelle conquête, et un jour rien n'empêchera que l'Algérie comme la Corse ne rentre pleinement dans la grand unité nationale.

Au surplus, cette objection ne pouvait avoir qu'une conséquence; c'est que l'intervention de la banque en Algérie, devait être autorisée par une loi; c'est ce qui a conduit M. le Ministre des finances et l'administration de la banque à délibérer, et à s'entendre sur le projet de loi qui vous a été présenté.

Toutefois, le conseil général de la banque n'est pas allé aussi loin qu'on pouvait l'espérer. Notre lutte permanente avec les Arabes, la difficulté de défendre notre conquête si nous étions jetés au

milieu d'une guerre européenne, l'établissement d'un pouvoir militaire à Alger, tout l'a fait renoncer à l'idée d'y fonder un comptoir d'escompte. Soumis aux mêmes règles que ceux qu'il a établis dans onze de nos principales places de commerce, il a voulu que la banque, engagée par tout ailleurs pour les opérations de ses comptoirs jusqu'à concurrence de son capital entier, ne fût soumise à Alger qu'à une responsabilité limitée; il lui a paru que le capital du comptoir devait être de 10 millions, dont la banque fournirait le 5e, et les quatre autres cinquièmes seraient représentés par 8,000 actions, la banque restant chargée d'administrer l'établissement.

Cette proposition, acceptée par M. le Ministre des finances, est devenue le projet de loi que vous nous avez chargés d'examiner.

Quelques membres de la Commission l'ont combattu; ils ont soutenu :

1° Que la fondation d'une banque ou d'un comptoir d'escompte à Alger était prématurée;

2° Que l'établissement proposé par le Ministre des finances, était, dans la forme, contraire à tous les principes de nos lois commerciales;

3° Qu'on lui donnait faussement le titre de comptoir de la banque; que ce titre serait un piége tendu à tous ceux qui entreraient en relations avec lui;

4° Que l'on ferait ainsi sortir la banque des règles de prudence qu'elle s'est toujours imposée, et qui lui ont valu l'estime et la confiance du monde entier.

A la suite de ces critiques, on a proposé un contre-projet qui consisterait à créer une banque à Alger,

au capital de dix millions, 8 millions fournis par les actionnaires, et 2 millions par la banque de France. Cette banque serait régie par les membres du conseil général de la banque de France; à vrai dire l'établissement serait à peu près le même, le nom seul serait changé.

Avant de nous expliquer sur cette proposition, nous devons dire ce que la majorité de la Commission a pensé des objections qui ont été dirigées contre le projet de loi.

Première objection — L'établissement serait prématuré. Cette question ne peut se résoudre que par une connaissance exacte de la nature et de l'importance des transactions commerciales engagées sur la place d'Alger. Nous puisons nos renseignements sur ce point dans les tableaux publiés annuellement par M. le Ministre de la guerre, dans une lettre et dans des états adressés le 20 janvier 1845 par la Chambre de commerce d'Alger au gouverneur de la banque: voici ce que ces documents nous apprennent.

Suivant un recensement opéré le 31 décembre 1843, la population civile d'Alger et ses faubourgs s'élevait à 51,419 habitants, dont 26,423 européens et 24,996 indigènes. (Tableau publié en mai 1845 p. 56.) Il est en outre constaté qu'il y a eu accroissement en 1844, puisque le nombre des Européens pour toute l'Algérie, se serait élevé de 59,186 à 75,867. La ville d'Alger doit avoir eu sa part dans cet accroissement. Elle est donc aussi peuplée que la plus grande des villes dans lesquelles la banque a établi ses comptoirs, et toute cette émigration européenne qu'elle a reçue depuis 15 ans, n'y est arrivée que dans le but de travailler, de commercer, de s'enrichir.

Une seule industrie paraît avoir reçu un développement rapide et considérable, c'est la construction des maisons. Les sommes employées à ces constructions se sont élevées en 1843 pour la province d'Alger, à 7,756,300 fr., et pour la ville seule à 3,946,500 fr. Ce mouvement a été secondé par les constructions nombreuses faites aux frais de l'Administration. Un état délivré par le président de la chambre de commerce d'Alger, évalue pour 1844 le produit des autres industries établies dans la ville, à 4,370,000 fr.

Le commerce d'échange a une activité remarquable; il s'opère, soit pour la consommation d'Alger et des nouvelles communes qui l'environnent, soit avec les indigènes sur les marchés de la province.

La loyauté de nos transactions, la confiance que l'Administration inspire aux indigènes, ont accru leur affluence sur ces marchés. On peut voir à la p. 82 du tableau déjà cité, leur nombre et les objets qu'ils y apportent; ils achètent en échange une partie des denrées que la navigation européenne introduit à Alger.

Il est entré dans les ports de l'Algérie, en 1843, 5,916 navires français, algériens ou étrangers, jaugeant ensemble 397,128 tonneaux (p. 357). Alger a eu part à ce mouvement dans la proportion de 47 pour 100 (p. 358), soit 2,780 navires, jaugeant 186,650 tonneaux. Les marchandises qui y ont été apportées sont estimées, dans les états de la douane, à 45,221,067 fr. (page 332).

Dans le document que nous citons, on fait remarquer que « les produits qui attestent le développement du commerce avec l'intérieur, et les

« progrès généraux de la colonisation, ont augmenté sensiblement, tandis que les objets de « première nécessité que nous avons demandés « pendant longtemps à l'extérieur, présentent des « diminutions notables. »

Sans parler des aliénations immobilières, on voit, à la page 319, que les ventes mobilières qui ont pu être constatées par l'enregistrement, se sont élevées à 3,512,603 fr., les obligations à 7,933,000 fr., les transports ou cessions à 1,416,842 fr., et les quittances à 3,082,745 fr.

Suivant un état délivré par le président de la chambre du commerce d'Alger, toutes les transactions faites dans cette ville en 1844, se seraient élevées à 64,470,000 fr., et auraient donné lieu à une création d'effets de commerce montant à 44,000,000 de francs, savoir :

Pour commerce d'importation..	26,000,000
Pour industries diverses.......	2,500,000
Pour constructions particulières.	3,500,000
Et pour ressources et renouvellements....................	12,000,000
Ensemble....	44,000,000

Ce calcul est d'ailleurs confirmé par un autre état indiquant les formules de papier au timbre proportionnel débitées à Alger en 1844. Elles représentent une valeur de 46,132,000 fr.

Nous n'ignorons pas que toute cette circulation ne sera pas présentée à l'escompte, et, présentée, ne serait pas acceptée.

Mais le compte-rendu par M. le Gouverneur de la banque, le 28 janvier dernier, nous montre combien la valeur des effets escomptés est loin d'at-

teindre cette somme dans quelques unes des villes où la banque a placé ses comptoirs. Ainsi le total des effets escomptés s'est élevé, en 1844,

Pour Clermont-Ferrand à...	4,550,000 fr.
Pour Caen à...............	9,506,000
Pour Châteauroux à........	9,584,000
Pour Grenoble à...........	12,432,000

Il est hors de doute que la circulation actuelle sur la place d'Alger offrirait à l'escompte un aliment plus considérable que ne l'a fait le commerce des places que nous venons de citer.

Nous devons, à ces renseignements, ajouter deux réflexions : la lettre écrite par la chambre de commerce nous apprend que le taux moyen de l'escompte, en 1844, a été de 12 p. 100. Il résulte de là que beaucoup de négociants négligent de se faire régler en billets le prix des ventes qu'ils font, quoique le terme en soit communément à trente, soixante ou quatre-vingt-dix jours; ils ne voudraient pas les faire escompter, en fournissant leur signature, à un taux aussi élevé. Ils exigeront toujours ce mode de paiement lorsqu'ils pourront obtenir sans peine, du comptoir de la banque, la libération de leur capital à des conditions modérées. La circulation actuelle doit donc éprouver un accroissement considérable par la création du comptoir.

D'ailleurs, les progrès que l'état commercial d'Alger a faits depuis quelques années nous permettent d'en espérer d'autres pour l'avenir.

La majorité de votre Commission pense donc, avec la Chambre de commerce d'Alger, le conseil général de la Banque et M. le Ministre des finances,

que la situation commerciale d'Alger rend opportune la création d'un comptoir d'escompte.

2° OBJECTION. — *Formes de l'association proposée.* — Le comptoir d'Alger sera fondé par une société anonyme; les quatre-cinquièmes du capital seront représentés par des actions; le cinquième restant sera fourni par la Banque de France, et inaliénable entre ses mains. L'administration et la direction de la société sera complètement indépendante des actionnaires, et appartiendra à la Banque de France. — Nous convenons que cette organisation sort des règles communes de la société anonyme; il n'est pas habituel que les actionnaires qui la composent n'aient aucune influence sur sa direction; qu'ils subissent à toujours des administrateur qu'ils n'ont pas choisis, et qu'ils ne peuvent révoquer; que la minorité des intérêts fasse la loi à la majorité. — Tout cela est vrai; mais on sait que, lorsque des sociétés anonymes se sont fondées en vue de créer des banques de circulation, le législateur leur a demandé des garanties particulières. Pour ne pas citer l'organisation toute spéciale de la Banque de France, rappelez-vous, Messieurs, la loi que vous avez votée il y a trois ans pour la prorogation du privilège de la banque de Rouen.

Comment avez-vous été conduits à décider que le directeur de cette société anonyme serait nommé par ordonnance royale, au rapport du Ministre des finances, et ne pourrait être révoqué que dans la même forme? Comment avez-vous donné à ce fonctionnaire, que les associés n'ont pas choisi, le droit de convoquer et de présider l'assemblée générale, de

présider le conseil d'administration, avec voix prépondérante en cas de partage ? Comment nul effet ne peut-il être escompté sans son approbation, nulle délibération exécutée sans être revêtue de sa signature ? Comment avez-vous confié à la juridiction administrative du conseil d'État le droit de prononcer entre la banque et les membres de son conseil général, ses agents ou employés, toute condamnation civile y compris les dommages-intérêts, et même la destitution ou la cessation des fonctions ?

Vous le voyez, Messieurs, les sociétés anonymes, appliquées à la fondation des banques, demandent des formes nouvelles : une loi générale a déterminé l'organisation habituelle de ces sociétés; une loi spéciale peut, en certains cas, les soumettre à d'autres règles.

Au surplus, les actionnaires que la banque admettra pour former le capital du comptoir d'Alger, seront prévenus des conditions auxquelles ils s'engagent. Aucun d'eux ne pourra se plaindre de ces dérogations aux règles usuelles des sociétés

3ᵉ OBJECTION. *On donne faussement à cet établissement le nom de comptoir de la banque de France.* — Les onze comptoirs fondés en France ont, en effet, ce caractère qu'ils émanent de la banque seule, qu'ils forment un de ses modes d'action, et que leurs opérations engagent le capital tout entier, sur lequel elle s'est constituée. Cependant ces caractères ne sont pas tellement essentiels que la banque ne puisse établir des comptoirs sur d'autres bases.

Nous ne savons si les ordonnances rendues en vertu de l'article 6 de la loi du 30 juin 1840,

pourraient autoriser une création semblable à celle qui vous est proposée ; mais certainement cette autorisation peut être donnée par le pouvoir législatif qui a créé la banque elle-même. Il n'y a rien qui s'oppose, si le législateur le veut, à ce que la banque de France crée des comptoirs qui ne l'engageront que dans de certaines limites, et dont elle ne fournira pas tout le capital.

Mais, ajoute-t-on, le public y sera trompé; il traitera avec le comptoir croyant que la banque de France est indéfiniment engagée. Nous ne savons pas si, pendant toute la durée du comptoir qui sera établi à Alger, il se présentera une seule personne qui pourrait être déterminée, soit à accepter des billets du comptoir, soit à confier à son directeur des dépôts, des sommes en compte-courant, ou des effets à recouvrer par la considération qu'il a pour garantie un capital de 67,900,000 fr., et non un capital de dix millions. Ce qui nous frappe, c'est que les conditions de l'association qui va fonder ce comptoir recevront, indépendamment de la publicité prescrite pour les sociétés anonymes ordinaires, une publicité toute spéciale : débattues d'abord dans la presse, elles seront exposées, discutées dans les deux Chambres législatives et solennellement promulguées dans la forme des lois. Nous ne croyons pas que les commerçants d'Alger soient assez ignorants de ce qui les intéresse pour se méprendre sur la constitution de cet établissement si nouveau pour eux et si désiré.

Ainsi arrivera-t-il à chacune des institutions que nous voudrons tour-à-tour introduire en Algérie; elles n'y entreront qu'avec les modifications que commande temporairement la situation d'un pays nouvellement conquis.

4° OBJECTION. *En intervenant dans cette création, la banque manquerait à sa prudence ordinaire.* — Le conseil général de la Banque de France a prouvé depuis longtemps qu'il n'a pas besoin de recevoir des leçons de prudence et de réserve; il l'a prouvé même dans la question qui nous occupe, car à notre avis, il pouvait être plus hardi et fonder à Alger, sans plus de péril, un établissement semblable à ceux de Montpellier ou de Saint-Etienne; les raisons qui l'en ont détourné, ne nous paraissent pas décisives : si nos luttes avec les indigènes durent encore, le champ de bataille est, grâce au ciel, éloigné d'Alger, et rien ne nous donne à craindre qu'il s'en rapproche. Il peut sans doute éclater un jour une guerre européenne; la France emploiera toutes ses ressources, tous ses efforts, toute sa puissance à protéger tout ce qui vit à l'ombre de son drapeau; de cette lutte, nous en sommes assurés, sortiraient intacts son honneur et sa gloire; mais qui doute que beaucoup d'intérêts particuliers n'en souffrissent? La banque subirait sans doute cette condition commune en France comme à Alger; une telle crainte doit-elle la réduire à l'inaction? Enfin, malgré les pouvoirs exceptionnels et temporaires accordés au gouverneur général de l'Algérie, nous ne croyons plus aux abus du despotisme militaire, garantis d'ailleurs par la responsabilité du gouvernement central. L'administration de la banque a donc cédé aux conseils d'une extrême prudence lorsqu'elle a demandé à limiter le capital qu'elle engagerait à Alger.

N° 201

Si elle avait refusé même cette intervention si réservée, elle aurait manqué à sa mission ; il se serait formé, sur un point de nos possessions en Europe, un grand centre d'affaires, où les capitaux ne suffisent pas aux entreprises, où le crédit n'a pas cette régularité qui lui permet de suppléer aux capitaux, et elle aurait refusé d'aider de sa fortune et de son crédit ce mouvement commercial qui vient de naître et qui demande à se régler !

Ajoutons qu'un refus absolu opposé aux désirs du commerce d'Alger et aux demandes du Gouvernement, aurait eu un caractère singulier : la France a assez de confiance dans l'avenir de sa conquête pour y verser chaque année une part considérable de ses revenus, pour y exposer le sang de ses enfants ; aucun sacrifice ne l'arrête dans l'œuvre de civilisation et d'agrandissement qu'elle a entreprise, et la banque ne voudrait pas exposer quelques millions pour y concourir ! Ce serait mal répondre aux sympathies que les pouvoirs publics ont témoignées en 1840 à cette grande institution.

Ces quatre objections écartées, nous nous sommes demandé quelle était la valeur du contre-projet préparé par la minorité de la Commission.

Il est sujet aux mêmes objections que le projet du Gouvernement ; il s'écarte autant de la forme commune des sociétés anonymes ; il engage au même point le capital de la Banque de France ; enfin, si le commerce peut être si facilement induit à erreur sur les conditions d'un établissement créé par une loi, il suffira que la Banque administre, pour qu'on la croie indéfiniment responsable des actes de son administration.

Mais cet amendement avait, pour la majorité de votre Commission, des vices qui ne permettaient pas de l'admettre.

Il changerait sans utilité les conditions d'une transaction convenue entre le Ministre des finances et le conseil général de la Banque ;

Il donnerait à l'établissement d'Alger un titre beaucoup moins exact que celui que lui donne le projet de loi ; ce ne serait assurément pas une banque, qu'un établissement dépendant et subordonné comme celui que voudraient créer les auteurs du contre-projet.

Enfin, s'il laisse au comptoir d'Alger les capitaux de la Banque de France, il lui enlèverait son nom, et nous tenons à ce que ce nom vienne apprendre, non plus au commerce qui le saurait bien sans cela, mais à tous, que notre nouvelle conquête d'Afrique s'incorpore et s'assimile assez à la France, pour que les plus anciennes et les plus sages agglomérations d'intérêts privés formées dans notre pays, consentent à étendre sur elle leur salutaire influence.

Le principe de la loi une fois admis, il ne s'est élevé aucune discussion sur les dispositions secondaires qu'elle renferme.

Nous avons dit comment sera formé le capital de l'établissement. L'époque et les conditions de l'émission de 8,000 actions, et le mode de leur distribution seront déterminés, sur la demande du conseil général de la Banque, par une ordonnance royale rendue dans la forme des règlements d'administration publique; la même ordonnance fixera la quotité du capital qui devra être réalisé avant l'ouverture des opérations du comptoir.

La Banque pourra être autorisée dans les mêmes formes, soit à restituer une partie du capital aux intéressés s'il était surabondant, soit à le reconstituer plus tard par une nouvelle émission d'actions.

Le comptoir aura le privilége exclusif d'émettre des billets au porteur à vue. La forme et la contexture de ces billets, leurs coupures, et enfin tout ce qui tient aux opérations journalières du comptoir et à la constitution d'un fonds de réserve, seront également réglés par ordonnance royale.

Son administration sera sous la direction immédiate de la banque de France; mais la banque et les actionnaires ne pourront, en aucun cas, être tenus des engagements qu'il contractera, que jusqu'à concurrence des parts qu'ils auront prises dans le capital.

La loi ne s'explique pas sur la durée du comptoir d'Alger; il aura naturellement la durée assignée à la banque de France par l'art. 1er de la loi du 30 juin 1840. Mais si, contre toutes nos espérances, il paraissait opportun de le supprimer, avant les deux époques fixées par cet article, nous donnons au conseil général, conformément à l'art. 6 de la même loi, le droit d'en demander la suppression, et au Gouvernement le droit de la prononcer.

Avec cette addition qui formera l'article 6 et dernier, nous vous proposons d'adopter le projet de loi dans les termes où le Gouvernement l'a présenté.

PROJET DE LOI.

PROJET DE LOI

Présenté par le Gouvernement.

Article premier.

La Banque de France est autorisée à établir un comptoir d'escompte à Alger.

Art. 2.

Le capital en est fixé à dix millions, dont deux seront fournis par la Banque de France, et huit par des actionnaires, au moyen d'une émission de huit mille actions de 1,000 francs chacune.

Tout appel ultérieur de fonds est prohibé. La Banque de France et les Actionnaires ne pourront, en aucun cas, être tenus des engagements du comptoir que jusqu'à concurrence des parts respectives qu'ils auront prises dans le capital.

PROJET DE LOI

Amendé par la Commission.

Article premier.

Comme au projet.

Art. 2.

Comme au projet.

PROJET DE LOI *Présenté par le Gouvernement.*	PROJET DE LOI *Amendé par la Commission.*
Dans le cas où l'expérience démontrerait la surabondance de ce capital, la Banque de France pourra être autorisée, par une ordonnance royale, à en restituer une partie aux intéressés.	
Le capital ne pourra être reconstitué que par une nouvelle émission d'actions autorisée par une ordonnance royale.	
Art. 3.	Art. 3.
Le comptoir aura le privilége exclusif d'émettre des billets au porteur à vue.	Comme au projet.
La Banque de France pourra acquérir, pour le compte du comptoir d'Alger, des effets publics français jusqu'à concurrence du capital de ce comptoir.	
Art. 4.	Art. 6.
L'administration du comptoir d'Alger sera sous la direction immédiate de la Banque de France, conformément aux dispositions de l'ordonnance royale du 25 mars 1841.	Comme au projet.
Toutefois, il sera tenu, pour ce comptoir, une comptabilité distincte et spéciale, et les résultats de ses opérations seront constatés et publiés isolément.	

PROJET DE LOI

Présenté par le Gouvernement.

Art. 5.

Une ordonnance royale, rendue dans la forme des règlements d'administration publique, sur la demande du conseil général de la Banque, autorisera et déterminera :

L'époque et les conditions de l'émission des huit mille actions à créer, et le mode de leur distribution, la quotité du capital qui devra être réalisé avant l'ouverture des opérations du comptoir;

La forme et la contexture des billets au porteur et à vue, ainsi que leurs coupures;

La constitution et la destination d'un fonds de réserve ;

Enfin les modifications qu'il serait nécessaire d'apporter aux dispositions du décret du 18 mai 1808 et de l'ordonnance royale du 25 mars 1841.

PROJET DE LOI

Amendé par la Commission.

Art. 5.

Comme au projet.

Art. 6.

Le comptoir d'Alger ne pourra être supprimé qu'en vertu d'une ordonnance royale rendue sur la demande du conseil général de la Banque de France, dans la forme des règlements d'administration publique.

(N° 201.)

Chambre des Députés.

SESSION 1845.

RAPPORT

FAIT

*Au nom de la Commission * chargée d'examiner le projet de loi relatif aux embranchements de Dieppe et de Fécamp sur le chemin de fer de Rouen au Hâvre, et d'Aix sur le chemin de fer de Marseille à Avignon,*

PAR M. PASCALIS,

Député du Var.

Séance du 14 Juin 1845.

Messieurs,

Les cahiers des charges annexés aux diverses lois portant concession de chemins de fer, renferment une réserve nécessaire, celle qu'il pourra être librement établi sur les lignes concédées, des embranchements qui viendront s'y relier.

* Cette Commission est composée de MM. Gravier, d'Hauterive, de Chasseloup-Laubat (Just), Labaume, Baumes, Pascalis, Havin, Mottet, Estancelin.

Après de premières alternatives de confiance et de découragement, l'opinion prévaut enfin que l'industrie particulière peut trouver dans ces utiles et grandes entreprises un emploi profitable de ses capitaux, sans que le Gouvernement en assure, par des subventions, le placement avantageux.

Des concessions de lignes importantes viennent d'être faites à ces conditions, que les Chambres, le Gouvernement et le public étaient bien loin d'espérer lorsqu'on crut devoir recourir aux excitations données par la loi du 11 juin 1842.

Les lignes mêmes de simple embranchement participent à ce mouvement de faveur; et le projet de loi soumis en ce moment à la Chambre, est l'un des résultats de cette situation nouvelle, dont il importe de recueillir les avantages, en se gardant de les exagérer.

Divisé en deux parties, ce projet, s'il est converti en loi, rattachera deux ports de la Manche, ceux de Dieppe et Fécamp, au chemin de fer de Rouen au Hâvre, qui n'est lui-même que la suite du chemin exploité de Paris à Rouen. Dans sa seconde partie, le projet joindra la ville d'Aix au chemin de fer en cours d'exécution allant d'Avignon à Marseille, et destiné à se souder, sans solution de continuité, à la grande ligne qui doit unir ces villes à la capitale.

L'époque avancée de la session faisait un devoir à votre Commission de hâter ses travaux. Pour avoir pressé son examen, elle ne l'a pas moins rendu complet, et je viens remplir, en son nom, la mission qu'elle m'a donnée d'en présenter la rapport.

§ 1er — *Embranchements de Dieppe et Fécamp.*

L'attention de la Commission s'est portée successivement sur les motifs de justice et d'intérêt général qui appuient les propositions du Gouvernement, sur les divers tracés qui ont été étudiés, sur les dépenses qu'exigeront les nouvelles voies de fer, et les revenus qu'il faut espérer de leur exploitation ; enfin, sur les conditions particulières du projet de loi et des cahiers des charges qui en forment le complément.

Dans cet ordre d'idées, l'embranchement de Dieppe a donné lieu aux observations suivantes :

Sur tout son parcours, cet embranchement doit traverser une fraction importante de l'arrondissement de Rouen, et, dans la direction du sud au nord, l'arrondissement de Dieppe, dont la population s'élève, d'après l'état officiel publié en 1842, à 112,574 habitants ; une agriculture aussi riche que variée, et de nombreuses industries manufacturières dans cette belle partie du département de la Seine-Inférieure, entretiennent une active circulation que doit nécessairement augmenter la voie de fer projetée.

Le port de Dieppe est classé le huitième parmi ceux de la Manche, sur les tableaux de navigation. En 1843, il y est entré 571 navires de toutes grandeurs, jaugeant 54,193 tonneaux. Il en est sorti 583, portant 55,283 tonneaux. Un service régulier de bateaux à vapeur met en relation cette ville et celle de Brighton. Les départs n'avaient lieu qu'une fois par semaine ; déjà, l'établissement du chemin

de fer de Rouen les a fait doubler dans la saison d'été.

La proximité des côtes d'Angleterre, comparée à celle des ports du Hâvre, Honfleur, Rouen et Caen, assure un avantage particulier à Dieppe. Le fret y est moins coûteux que dans ces ports, et les navires qui viennent y charger et décharger, supportent des droits de tonnage et d'ancrage moins élévés.

Enfin, d'après des relevés que le Gouvernement a soumis à la Commission, comme étant le résultat d'études dégagées de toute exagération, dans l'état actuel, le mouvement des voyageurs entre Dieppe et ses envioons d'une part, Rouen et Paris de l'autre, n'est pas moindre de 112,000 par année, pour l'aller et le retour; celui des tonneaux de marchandises transportées dépasse 55,000.

La richesse publique ne peut que gagner à ce qu'une voie de circulation plus rapide soit affectée au développement de tels éléments de commerce et de prospérité. Il est équitable aussi, et de bonne administration, que Dieppe soit placé dans les mêmes conditions que les autres ports de la Manche, ceux de Dunkerque, Calais, Boulogne, Rouen, le Hâvre, Honfleur, vers lesquels se dirigent ou doivent se diriger, dans peu d'années, des voies de fer exécutées ou en cours d'exécution.

Si, dans l'avenir, le transport des marchandises et des voyageurs, que des motifs de toute nature attirent vers cette ville, devenait relativement plus coûteux et moins facile, Dieppe et ses environs décroîtraient, à côté du mouvement ascendant des villes et des lieux environnants.

Prévenir un tel résultat est un devoir que la jus-

tice distributive impose aux Chambres et au Gouvernement.

Plusieurs tracés ont été l'objet d'études ou commandées par le Ministère des travaux publics, ou faites sous la seule impulsion de l'industrie privée et de respectables considérations de localité. Ces études remontent à 1838. On n'a pas oublié qu'un chemin de fer de Rouen à Dieppe avait alors été soumis aux enquêtes, et devait même former l'un des prolongements de ce chemin dit des plateaux, si résolument projeté, si timidement abandonné.

Les ingénieurs du Gouvernement donnent à leur tracé un parcours total de 49,585 mètres. C'est à *Malaunay* qu'il doit s'embrancher sur le chemin de Rouen au Hâvne; c'est de là qu'il prend, vers Dieppe, sa direction du sud au nord, d'abord en suivant la rivière de *Cléres*, en traversant ensuite, entre cette commune et Saint-Victor, le plateau qui sépare le versant de la Seine du versant de la Manche. A Saint-Victor, il entre dans la vallée de la *Scie* pour ne plus la quitter jusqu'au *Petit-Appeville*. Là, une traversée en souterrain de 1,600 mètres termine le tracé à l'extrémité de la vallée d'Arques et au port même de Dieppe, sur le quai du bassin à flot, à 5 mètres 70 centimètres au-dessus de la basse mer.

L'exposé des motifs et les rapports des ingénieurs font connaître qu'à *Loeuilly*, entre *Clères* et *Saint-Victor*, devait se trouver un autre souterrain de 1,435 mètres, pour franchir le faîte entre les bassins de la Seine et de la Manche; mais la possibilité a été démontrée de traverser ce faîte au moyen d'une tranchée qui ne doit pas dépasser 15 à 16 mètres de profondeur.

D'après ce tracé, le minimum des rayons courbes sera de 600 mètres, et les pentes ne doivent qu'aux abords de la tranchée dont il vient d'être parlé, atteindre 0 m. 006 ; partout ailleurs, les pentes seront moindres. Nulle part elles n'exigeront des moyens extraordinaires de traction, et ne peuvent offrir d'inconvénient.

La dépense totale doit s'élever à 15,600,000 fr. pour deux voies, à 12,400,000 fr. avec des gares d'évitement pour une seule voie.

La préférence donnée au tracé des ingénieurs par le conseil général des ponts-et-chaussées, par le Gouvernement et la Compagnie qui s'offre pour l'exécuter, devait naturellement déterminer aussi la préférence de votre Commission.

Indépendamment de ces garanties, sa conviction a été commandée par des raisons tellement saillantes, qu'elles n'exigent pas, pour être appréciées, l'expérience des hommes de l'art.

Ainsi, M. Collette-Quenouille, honorable habitant de Dieppe, qui dresse avec soin et persévérance un autre projet, veut faire suivre au chemin la direction des plateaux entre la vallée d'Arques et celle de la Scie. Quand même, à la faveur de cette direction du chemin, l'établissement, qu'il évalue à 8 millions, pourrait être moins coûteux que celui des ingénieurs, cette économie serait, en grande partie, atténuée par des frais de traction plus considérables. D'ailleurs, ce tracé offrirait des dangers sérieux et presque des impossibilités. Il s'élève d'abord sur le plateau par une rampe de 27 millimètres sur 3,565 mètres. Les pentes ne seraient pas moindres de 5, 6, 7, 8, 9 millimètres, et l'auteur du projet ne le conduit pas même jus-

qu'à Dieppe. Il le laisse à 850 mètres de son but. Là le chemin resterait comme suspendu à une élévation de 60 mètres au-dessus des quais; pour en faire descendre et faire remonter les convois, M. Collette-Quenouille a besoin de compter sur l'établissement d'une machine fixe, et même sur la propulsion par le système atmosphérique.

Quant au projet de MM. Tourneux et Viguier, ils diffèrent moins essentiellement du tracé des ingénieurs. Le premier ne s'est proposé que d'éviter le souterrain de Lœuilly. Il a été satisfait à ce qu'offrait de juste cette pensée, au moyen de la traversée du faîte en tranchée. Le second a eu surtout en vue de faire prendre au chemin la direction de la commune d'Arques, que recommande l'intérêt de précieux souvenirs historiques.

Mais cette satisfaction devait être achetée par divers inconvénients qui consisteraient dans un prolongement de parcours de 2 kilomètres et demi, et dans une augmentation considérable des pentes sur un espace de 4,516 mètres pour descendre à Dieppe. Il faut ajouter que si la ville d'Arques doit ne pas toucher au chemin de fer, elle n'en retirera pas moins un grand avantage, puisque le tracé des ingénieurs ne s'éloigne pas de cette commune de plus d'un kilomètre.

Suivant les probabilités toujours très-conjecturales qu'offrent les calculs sur les produits espérés des chemins de fer, l'embranchement sur Dieppe ne pourrait promettre, ainsi que cela est expliqué dans l'exposé des motifs, qu'un revenu de 4 pour cent. Cependant, une compagnie se présente pour obtenir la concession; elle pense donc que l'avenir lui promet des revenus assez considérables pour

représenter, et l'intérêt du capital engagé, et ce capital lui-même qui devra être reconstitué par l'amortissement.

Indépendamment des heureuses surprises dans ce genre que la création des chemins de fer a produites, il est un fait tout particulier au chemin projeté, et qui peut, en effet, inspirer une juste confiance. Avant 1844, les débarquements et les embarquements par Dieppe, en venant d'Angleterre ou en s'y rendant, ne donnaient qu'un total de 1,800 voyageurs pendant des quatre mois d'avril, mai, juin et juillet. En 1844, le nombre des voyageurs embarqués ou débarqués a plus que doublé, dans l'espace des mêmes quatre mois; il s'est élevé à 3,936. Que s'était-il donc passé? Un chemin de fer, celui de Rouen, venait seulement d'approcher Dieppe de 49 kilomètres. En supposant que cet accroissement puisse être affecté par l'ouverture des autres voies de fer qui doivent aussi aboutir à la Manche, celles qui se termineront à Boulogne, Calais, Dunkerque, toujours est-il que les concessionnaires de l'embranchement peuvent espérer voir se réaliser, à leur avantage, une multiplication considérable du nombre des voyageurs, au moyen d'une nouvelle voie de communication mise à leur portée.

Au reste, il ne faudra plus désormais aller chercher le chemin de fer à Rouen, on le trouvera au pont même de Dieppe; cette ville verra s'accroître encore le nombre des baigneurs attirés par une circulation plus facile. L'examen de la carte prouve que la voie de fer servira probablement à tout le rayon qui s'étend de la résidence royale d'Eu et du Tréport, jusqu'à Saint-Valery-en-Caux.

Le tracé adopté est surtout heureusement choisi, en ce qu'il se rapproche plus encore des parties industrielles de l'arrondissement que de la partie plus essentiellement agricole. Ici des habitudes stationnaires offriront moins d'aliment à la circulation; là, un besoin plus grand de locomotion doit être déterminé par la nature des affaires et des intérêts. Des documents mis sous les yeux de la Commission, et qui reposent sur de concluantes analogies, peuvent faire espérer au chemin projeté une circulation de plus de 208,000 voyageurs par année, et le transport de 60,000 tonnes de marchandises, à l'aide des tarifs abaissés. L'inconnu offre donc de justes sujets d'espérances; et ce n'est pas le cas de montrer plus d'alarmes sur l'utile emploi des capitaux qui seront consacrés à l'établissement du chemin de fer, que n'en conçoivent ceux qui en réclament la concession.

La Commission n'hésite donc pas à exprimer une opinion favorable au premier des deux embranchements proposés. Le second, celui de Fécamp, obtient aussi son entière adhésion.

Quoique moins considérable qu'à Dieppe, le mouvement commercial qui s'opère au port de *Fécamp* n'est pas sans une grande importance. Les entrées et sorties, pendant l'année 1843, ont atteint le chiffre total de 59,279 tonneaux. Ces marchandises consistant surtout en houilles venues d'Angleterre, en bois du Nord, poisson et huiles, sont consommées dans les villes industrielles de *Bolbec*, *Lillebonne*, etc. Privée d'une circulation rapide et à bon marché, la ville de Fécamp ne pourrait plus soutenir, dans la fourniture de ces approvisionnements, la concurrence avec Harfleur, pla-

cé sur la ligne de fer allant au Hâvre. Le port de Fécamp, qui partage avec celui de Dieppe la faveur de frets moins chers que ceux des ports situés sur la Seine, serait donc exposé à perdre aussi de précieux avantages. On voit qu'en motivant la création d'un embranchement pour Dieppe, d'avance nous avons exposé les raisons qui doivent faire autoriser le second embranchement.

Aucune difficulté ne s'est élevée sur le tracé, qui sera de 21,045 mètres, et dont la dépense est évaluée à 4,609,000 fr. Sous le double rapport de la direction et de la dépense, nous rencontrons encore ici les mêmes motifs de confiance; ils reposent sur l'opinion officielle des ingénieurs, sur l'avis du conseil général des ponts-et-chaussées, sur l'assentiment de l'intérêt privé.

A l'approche du chemin allant de Rouen au Hâvre, l'embranchement se divise en deux lignes; l'une va se souder à ce chemin, la seconde, passant par dessous, à un niveau inférieur à ses rails de 11 mètres, aboutira directement à Bolbec. Ainsi se trouveront satisfaits deux intérêts également essentiels pour Fécamp, sa mise en communication directe, par voie de fer, avec Rouen et le Hâvre, et la facile circulation des marchandises entrées dans son port jusqu'à l'un des marchés les plus favorables à leur consommation.

Les produits probables de cet embranchement particulier ont été ainsi calculés : le revenu brut à raison de 48,000 voyageurs et 53,500 tonnes de marchandises dont le transport peut être opéré, présenterait un résultat de 513,805 fr. par année. En déduisant moitié de cette somme pour frais d'exploitation, il resterait net 256,902 fr., ce qui don-

nerait à peu près 5 1/4 pour cent du capital engagé. Votre Commission pense que ces prévisions reposent sur des bases raisonnables.

Parmi les conditions qui doivent être écrites dans la loi, il en est plusieurs qui ont dû faire l'objet d'une attention particulière. Nous n'avons pas besoin de dire que les réflexions qui suivent s'appliquent aux deux embranchements.

Le projet accorde au Ministre des travaux publics le droit de concéder directement ces embranchements; l'un et l'autre doivent être compris dans la même concession; enfin, sa durée ne doit pas excéder le terme fixé pour le chemin allant de Rouen au Hâvre, par la loi du 11 juin 1842.

De telles conditions supposent, on le voit, une soumission faite par avance, dont les stipulations débattues ont été trouvées justes par M. le Ministre des travaux publics; la loi proposée est destinée à les homologuer.

La Commission est d'avis de ne pas refuser cette sanction.

Sans doute, le principe de l'adjudication publique doit demeurer la règle générale, quant aux entreprises de chemins de fer livrés à l'industrie privée. Le public et l'État espèrent ainsi le bon marché et les autres avantages que peut promettre la libre concurrence. Cette règle doit pouvoir être appliquée même aux simples embranchements, afin que l'intérêt général ne demeure pas livré à la merci des compagnies qui auront été chargées d'exécuter les lignes principales. Mais la force des choses oblige de le reconnaître : le système de l'adjudication, qui offre ses inconvénients, dans tous les cas, à côté de plus grands avantages, doit don-

ner lieu surtout à de plus graves difficultés relativement à ces chemins d'embranchement. Le parcours sur la ligne commune étant accordé, des collisions d'intérêt n'en seront-elles pas la conséquence inévitable? Des accidents plus nombreux ne naîtront-ils pas du défaut d'unité dans les administrations? Facilement on peut se rendre compte du droit distinct et privatif de chaque compagnie. L'application simultanée en est-elle si facile? La bonne intelligence entre plusieurs compagnies se servant des mêmes rails, des mêmes stations, ne saurait dissiper de telles craintes. Si, née de l'opposition des intérêts et de la rivalité, la mésintelligence divise les exploitants, combien les dangers ne viendront-ils pas s'aggraver ?

Ainsi, relativement aux embranchements, on peut dire qu'il est aussi désirable de voir l'exploitation placée dans la main qui dirige la ligne principale, que, pour ces lignes, il est convenable de recourir aux garanties de l'adjudication.

Le Gouvernement a donc eu raison de s'entendre avec une Compagnie dont les intérêts seront les mêmes que ceux de la Compagnie de Rouen au Hâvre; l'une et l'autre obéissant à la même direction administrative, et usant sur la ligne commune des mêmes moyens de traction, autant par raison d'économie que pour obtenir des avantages évidents d'ordre et de sécurité.

Ces motifs suffisent aussi pour justifier la disposition qui fait une obligation de ne pas diviser la concession des deux embranchements. Si l'on réfléchit enfin que la Compagnie de Rouen au Hâvre a obtenu, par la loi du 11 juin 1842, de grands avantages, entre autres un prêt de 10 millions

remboursables par 40e et par année, dont la première ne doit commencer que dix ans après l'achèvement du chemin ; que l'intérêt de ces dix millions ne doit être supporté qu'à raison de 3 pour 100, et ne courir que trois années après cet achèvement ; qu'en outre cette Compagnie a reçu en pur don de l'État une subvention de huit millions ; que les bénéfices espérés et relatifs des embranchements sont loin de pouvoir être comparés à ceux que promet la ligne principale, dont les actions se vendent à la Bourse au cours d'environ 900 fr. ; qu'enfin, le revenu moyen de ces embranchements ne doit probablement pas dépasser 4 p. 100; on trouvera juste que le terme des concessions particulières soit le même que celui de la Compagnie principale, et doive n'expirer, par conséquent, qu'après les 99 ans accordés à cette Compagnie par la loi du 11 juin 1842, et qui courent à dater de sa promulgation.

Les conditions de la loi ainsi approuvées, et sans qu'il soit nécessaire de donner d'explication sur le tarif, dont les bases sont celles que la Chambre a dernièrement adoptées, il ne reste que quelques mots à dire sur de légères modifications que la Commission propose d'apporter au cahier des charges.

L'article 2 fixait avec précision le point de soudure à la ligne-mère, à *Malaunay* même, pour l'embranchement de Dieppe. La Compagnie entendue, a fait comprendre qu'en ce point le chemin du Hâvre, établi en remblais, ne permettrait pas, sans une grande dépense, de pratiquer ce raccordement. La Commission satisfait à cette observation en déclarant que le chemin de Dieppe s'embranchera

dis que la seule route royale par laquelle Marseille communique avec l'intérieur de la France passe aujourd'hui par Aix, cette voie nouvelle se trouvera éloignée de 24 kilomètres au point où elle se rapprochera le plus de cette ville.

Il est donc juste, il est d'une impérieuse nécessité, en dotant la ville qui doit se voir abandonnée par le mouvement principal de la circulation, actuelle d'une ligne d'embranchement, de diminuer du moins pour elle les conséquences fâcheuses du déplacement par lequel se trouveront blessés tant d'intérêts.

Au reste, l'établissement de cet embranchement promet de conserver encore à la ville d'Aix une importante circulation. Les mêmes moyens de vérification permettent de l'évaluer pour les voyageurs et par jour, à 596, et pour les tonnes de marchandises à environ 1,050, et cela sans tenir aucun compte de cette locomotion plus considérable que toute voie de fer nouvelle ne manque jamais de déterminer.

Tout indispensable qu'il soit pour la ville d'Aix, son chemin d'embranchement n'offrirait qu'un intérêt limité s'il devait toujours s'arrêter dans son enceinte. Mais l'avenir ne peut manquer d'en faire une tête de ligne principale. C'est par là que le département du Var sera mis un jour en communication plus rapide et plus facile avec la vallée du Rhône, le Languedoc, Lyon et la capitale. Les vins, les huiles qui forment ses principaux produits, et qui seront moins chèrement transportés, acquerront ainsi plus de valeur. C'est par là aussi que le midi de la France et l'Espagne doivent

trouver un plus commode accès en Italie, par Nice, le Piémont et les côtes de la Ligerie.

Les études du tracé faites avec une persévérance et un soin dignes d'éloge par l'ingénieur d'arrondissement, M. *Gendarme de Bevotte*, ont prévenu autant que possible les chances de l'inconnu. Il en résulte que l'embranchement viendra se rattacher à la grande ligne, près de Rognac, à peu de distance de l'étang de Berre; qu'il suivra la vallée de l'Arc, et la traversera par un viaduc de 253 mètres; qu'il aboutira ensuite à la ville d'Aix en l'abordant par une tranchée. Le parcours total sera de 24,240 m. L'évaluation de la dépense est de 7,000,000 francs, ou 247,000 fr. par kilomètre, et pour deux voies.

Si la ligne principale d'Avignon à Marseille offre de grandes difficultés d'exécution, parmi lesquelles se présentent, au premier plan, deux immenses viaducs à jeter sur le Rhône et la Durance, et le long souterrain de la Nerthe, on sait par quels sacrifices l'Etat vient en aide à la Compagnie concessionnaire, qui doit recevoir du Trésor public une subvention de 30,000,000 fr.

Pour l'embranchement, la même Compagnie se charge de pourvoir à toute la dépense et à ses risques, moyennant une subvention d'un million, qui équivaut seulement au septième de cette dépense, et ce million, ce n'est pas l'Etat qui le fournit, c'est la ville d'Aix.

Quelque considérable que soit une telle allocation, relativement aux ressources de cette ville, la Commission a reconnu que l'acquittement en sera parfaitement assuré.

Le projet fixe à 45 ans la durée que la concession ne peut dépasser. C'est après 33 ans seulement

que doit cesser la concession de la ligne principale. La Commission aurait désiré que le terme de l'une et de l'autre fût le même. Mais un examen attentif lui a démontré l'impossibilité de faire sur ce point un amendement au projet de loi Le produit comparé des recettes espérées et des dépenses, en le calculant d'après les données les plus probables, démontre que les revenus de l'embranchement ne pourraient couvrir en ce cas la dépense restée à la charge de la Compagnie, même en lui accordant le million de la subvention. Ce retranchement de 12 ans sur 45, rendrait donc le vote de la loi stérile; il en résulterait un droit de concession sans espoir de trouver un concessionnaire sérieux. Il y aurait injustice à répondre par ce résultat négatif au dévoûment si louable que n'hésite pas à s'imposer la ville d'Aix. D'ailleurs, le défaut de coïncidence dans la durée entre la concession principale et la concession accessoire, inégalité que le droit de rachat formellement réservé à l'Etat peut toujours faire disparaître (art. 17 du cahier des charges), n'est-il pas un inconvénient que l'avenir produira fréquemment, qui devra par conséquent être accepté comme une nécessité? Le développement des voies de fer amènera, en effet, cette conséquence, qu'à des intervalles de temps fort inégaux, relativement à la durée d'une concession principale, devront être accordées des concessions d'embranchement. Pour qu'elles deviennent possibles, il faudra garantir une jouissance suffisamment prolongée aux Compagnies qui s'en chargeront. Cependant déjà la concession principale sera parvenue au quart, au tiers, à la moitié de sa durée.

On le voit, il y a là une situation que la force

des choses doit produire, et qui, si elle avait le caractère d'une difficulté réelle, ne tendrait à rien moins qu'à mettre obstacle au libre établissement des lignes d'embranchement. Votre Commission n'a donc pas attaché plus d'importance à une objection qui prouverait trop pour qu'elle puisse être prise en sérieuse considération.

Comme pour les deux autres embranchements, celui d'Aix se fera par voie de concession directe. La Commission a trouvé également parmi les documents qui appuient cette partie du projet, les bases arrêtées d'un traité de gré à gré, dont la conclusion repose sur la responsabilité ministérielle. L'unité de direction sera ainsi maintenue, avec d'autant plus de certitude que la même compagnie qui exécute la ligne principale, prendra à sa charge la ligne d'embranchement. Les garanties d'habileté éprouvée, d'intérêt commun, d'économie dans les frais d'exploitation, ainsi que de graves considérations de sécurité publique, ont fait écarter encore dans cette circonstance le système de l'adjudication et de la libre concurrence. C'est, d'ailleurs, dans trois années à dater de l'ordonnance portant approbation de la convention définitive, que l'ouverture du chemin devra se faire. Cette ouverture s'accordera ainsi avec celle de la ligne principale. La ville d'Aix obtiendra donc la compensation que la loi actuelle lui promet, en même temps qu'elle verra s'éloigner d'elle le grand mouvement auquel elle doit aujourd'hui sa plus importante animation.

Votre Commission terminera cette dernière partie de son examen par deux observations qui touchent au cahier des charges. L'art. 53 affecte quinze mille francs aux frais de surveillance, ainsi qu'au

traitement du commissaire royal. Il a paru que pour une ligne si peu étendue, dont le produit sera peu élevé, cette fixation dépassait la mesure raisonnable d'une telle dépense. La Commission en propose la réduction à 10,000 fr.

La seconde observation a plus d'importance. Par la route royale qui met la ville d'Aix en communication avec Marseille, le trajet à parcourir n'est que de 28 kilomètres. Les nombreuses voitures qui s'offrent aux voyageurs abaissent le prix des places à une moyenne qui ne dépasse pas 1 fr. 50 c. à 1 f. 75 c.

Désormais, lorsque l'embranchement, une fois construit, se reliera à la voie de fer principale, le parcours par cette ligne, fortement infléchie vers le sud-ouest, ne sera pas moindre, entre les deux villes, de 54 kilomètres. Or, le tarif, qui fait partie du cahier des charges, étant fixé par kilomètre, il en résultera que si la Compagnie élève ses prix jusqu'au maximum, chaque voyageur ayant à payer 10 c. par kilomètre, devra pour son transport 5 fr. 80 c., rémunération évidemment exagérée pour un tel service, et qui serait d'autant plus péniblement soufferte, qu'elle opérerait un renchérissement considérable sur la dépense actuelle.

Faut-il se rassurer par la concurrence que pourrait faire la voie ordinaire au chemin de fer? A cet égard, on a exprimé la crainte, dans le sein de la Commission, que la Compagnie, procédant d'abord par un abaissement excessif, détruisant ainsi toute entreprise de voitures, ne restât libre ensuite de relever impunément ses prix, et n'empêchât toute concurrence sérieuse de se rétablir, à cause des avantages qu'offre le transport par voie de fer, et de l'élasticité

que la Compagnie pourrait donner, suivant les circonstances, à ses tarifs. La proposition a été faite en conséquence d'ajouter à l'art. 35 du cahier des charges une plus efficace sanction que celle qui s'y trouve écrite. Le concessionnaire serait obligé à maintenir, non pas seulement pendant trois mois, mais pendant six mois au moins, son tarif tel qu'il l'aurait une fois fait fixer dans les limites du cahier des charges. Toutefois, la Commission a repoussé cette proposition après une discussion approfondie.

Elle a pensé que l'adoption du cahier des charges, pour la ligne principale, permettait peu d'en changer les conditions pour la ligne d'embranchement, et que la Chambre est engagée, sur ce point, par le vote précédent de nombreux cahiers des charges; que, du reste, une compagnie concessionnaire, à raison du privilège même qui lui est assuré, ne pourrait, avec impunité, faire acte journalier d'exagération envers le public entier qu'elle rendrait tributaire de son injustice; qu'enfin, entre deux grandes villes très-rapprochées, les moyens de locomotion ordinaire ne seront jamais assez dispersés, assez anéantis, pour qu'il ne soit pas toujours possible de les reprendre et de les remettre à la disposition du public auquel ils redeviendraient nécessaires.

La Commission, frappée néanmoins de la situation d'exception que fait aux villes d'Aix et de Marseille la direction donnée à leur voie de fer, et qui vient presque doubler, pour elles, la distance qui les sépare, espère que cette situation sera de la part du Gouvernement l'objet d'une sollicitude particulière, et que cette intervention, dût-elle rester officieuse, suffira pour prévenir les fâcheuses con-

séquences d'un tarif exagéré, si, par des calculs d'un intérêt mal entendu, il arrivait jamais que la compagnie concessionnaire voulût en abuser.

En résumé, les trois lignes d'embranchements qui sont proposées, se rattachent au système général de nos voies de fer. Des villes dignes d'un juste intérêt se trouveront nouvellement rattachées, et par un lien plus intime, à la capitale. Ici tous les avantages d'une position relative seront maintenus; là, du moins, ces avantages ne seront pas complètement perdus. Par Dieppe et Brighton, le temps nécessaire pour se rendre de France en Angleterre se trouvera encore abrégé; d'un autre côté, et dans peu d'années, moins de vingt heures permettront à l'Etat, dans un besoin pressant de défense nationale(1), d'en transporter les éléments du centre aux frontières les plus éloignées; le chemin d'Aix, tête du chemin de fer qui doit tendre par le département du Var vers l'Italie, comptera dans cette ligne étendue. Enfin des conditions équitables, des traités sagement préparés, l'exonération du Trésor public dans les dépenses à faire, des cahiers de charges soumis précédemment à des votes répétés, tous ces motifs réunis déterminent votre Commission à proposer l'adoption du projet de loi.

---

(1) Dans le cours de moins de trois siècles, la France a eu à défendre cinq fois la frontière d'Italie sur la ligne du Var. En 1536, lors de l'expédition de Charles-Quint contre la Provence. En 1707, lorsque le prince Eugène vint assiéger Toulon. En 1792 et 1793, après la conquête du comté de Nice. En 1799 et 1800, lorsque le général Suchet défendit si glorieusement le Pont-du-Var Enfin, à l'époque de la deuxième invasion, en 1815.

PROJET DE LOI

TITRE PREMIER.

Embranchements de Dieppe et de Fécamp sur le chemin de fer de Rouen au Hâvre.

Article premier.

Le Ministre des travaux publics est autorisé à concéder les embranchements de Dieppe et de Fécamp sur le chemin de fer de Rouen au Hâvre, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges coté A, annexé à la présente loi.

Les deux embranchements seront compris dans une seule et même concession.

La durée de la concession n'excédera pas le terme assigné à la concession du chemin de fer de Rouen au Hâvre par la loi du 11 juin 1842.

TITRE II.

Embranchement d'Aix sur le chemin de fer d'Avignon à Marseille.

Art. 2.

Le Ministre des travaux publics est autorisé à con-

céder l'embranchement d'Aix sur lé chemin de fer de Marseille à Avignon, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges coté B, annexé à la présente loi.

La durée de la concession n'excédera pas quarante-cinq ans, à dater de l'époque déterminée par le cahier des charges pour l'achèvement des travaux.

TITRE III.

Dispositions générales.

Art. 3.

Les conventions qui seront passées en vertu de la présente loi ne deviendront définitives qu'après avoir été homologuées par des ordonnances royales.

ANNEXE AU N° 201.

RAPPORT DE M. PASCALIS,

SUR

LES CHEMINS DE FER D'EMBRANCHEMENT

DE DIEPPE ET FÉCAMP ET AIX.

N° 201

A

CAHIER DE CHARGES

POUR L'ÉTABLISSEMENT DES CHEMINS DE FER

D'EMBRANCHEMENT

DE DIEPPE ET DE FÉCAMP

SUR LE CHEMIN DE FER DE ROUEN AU HAVRE.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Article premier.

La Compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, tous les travaux des chemins de fer d'embranchement de Dieppe et de Fécamp, sur le chemin de fer de Rouen au Hâvre, dans le délai de trois années au plus tard, à dater de l'ordonnance qui approuvera la convention, et de manière que ces chemins soient praticables dans toutes leurs parties, à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

Art. 2.

Le chemin de fer de Dieppe s'embranchera à Malaunay sur le chemin de fer de Rouen au Hâvre; il s'élèvera sur le plateau en suivant la rivière de Clères, franchira en tranchée le faîte qui sépare le versant de la Manche du versant de la Seine, entrera dans la vallée de la Scie dont il des-

A

CAHIER DE CHARGES

POUR L'ÉTABLISSEMENT DES CHEMINS DE FER

D'EMBRANCHEMENT

DE DIEPPE ET DE FÉCAMP

SUR LE CHEMIN DE FER DE ROUEN AU HAVRE.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Article premier.

Comme au projet.

Art. 2.

Le chemin de fer de Dieppe s'embranchera sur le chemin de fer de Rouen au Hâvre, près Malaunay, au point qui sera fixé par l'Administration supérieure ;

Le reste du paragraphe comme au projet du Gouvernement.

ront acquis, et les terrassements et les ouvrages d'art seront exécutés pour deux voies.

La Compagnie sera tenue d'ailleurs d'établir la seconde voie dès que la nécessité en sera reconnue et constatée par l'Administration.

La largeur des chemins de fer en couronne est fixée, pour deux voies, à huit mètres trente centimètres (8m,30), dans les parties en levées, et à sept mètres quarante centimètres (7m,40) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

La largeur de la voie, entre les bords intérieurs des rails, devra être de un mètre quarante-quatre centimètres à un mètre quarante-cinq centimètres.

La distance entre les deux voies sera au moins égale à un mètre quatre-vingts centimètres (1m,80), mesurée entre les faces extérieures des rails de chaque voie.

La largeur des accotements, ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes et l'arête extérieure du chemin, sera au moins égale à un mètre cinquante centimètres (1m,50) dans les parties en levées, et à un mètre (1m) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

Art. 5.

Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à cinq cents mètres (500m), et, dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux.

Le maximum des pentes et rampes du tracé n'excèdera pas cinq millimètres par mètre pour le chemin de Dieppe ; pour le chemin de Fécamp, ce maximum sera déterminé par l'Administration supérieure.

La Compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité et la convenance ; mais ces modifications ne pour-

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 5.

Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

ront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'Administration supérieure.

Art. 6.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'Administration, la Compagnie préalablement entendue.

Indépendamment des gares d'évitement, la Compagnie sera tenue d'établir, pour le service des localités traversées par les chemins de fer, ou situées dans le voisinage de ces chemins, des gares ou ports secs, destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et aux déchargements, et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'Administration, après enquête préalable.

Art. 7.

A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'Administration, les chemins de fer, à la rencontre des routes royales ou départementales, devront passer, soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

Art. 8.

Lorsque les chemins de fer devront passer au-dessus d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres (8 m.) pour la route royale, de sept mètres (7 m.) pour la route départementale, de cinq mètres (5 m.) pour le chemin vicinal de grande communication, et de quatre mètres (4 m.) pour le simple chemin vicinal. La hauteur sous clef, à partir de la chaussée de la route, sera de cinq mètres (5 m.) au moins; pour les ponts en charpente la hauteur sous poutre sera de quatre mètres trente centimètres (4 m. 30 c.) au moins; la largeur, entre les parapets, sera au moins de sept mètres quarante centimètres (7 m. 40 c.), et la hauteur de ces parapets de quatre-vingts centimètres (0 m. 80 c.) au moins.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 6.

Comme au projet.

Art. 7.

Comme au projet.

Art. 8.

Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Art. 9.

Lorsque les chemins de fer devront passer au-dessous d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin, sera fixée au moins à huit mètres (8 m.) pour la route royale, à sept mètres (7 m.) pour la route départementale, à cinq mètres (5 m.) pour le chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4 m.) pour le simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont, entre les culées, sera au moins de sept mètres quarante centimètres (7 m. 40 c.), et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails, ne sera pas moindre de quatre mètres trente centimètres (4 m. 30 c.).

Art. 10.

Lorsque les chemins de fer traverseront une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie et la hauteur de parapet fixées à l'art. 8.

Quant à l'ouverture du débouché et à la hauteur sous clef au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'Administration dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

Art. 11.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer.

Ils pourront aussi être construits avec travées en bois et piles et culées en maçonnerie, mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible ultérieurement de substituer aux travées en bois, soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

Art. 12.

S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra pas excéder trois centimètres par mètre pour les routes

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 9.

Comme au projet.

Art. 10.

Comme au projet.

Art. 11.

Comme au projet.

Art. 12.

Comme au projet.

arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise.

Les aqueducs qui seront construits à cet effet sous les routes royales et départementales seront en maçonnerie ou en fer.

Art. 16.

A la rencontre des rivières flottables et navigables, la Compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption, ni entraves pendant l'exécution des travaux.

La même condition est expressément obligatoire pour la Compagnie, à la rencontre des routes royales et départementales et autres chemins publics ; à cet effet, des routes et ponts provisionnels seront construits par les soins et aux frais de la Compagnie partout où cela sera jugé nécessaire.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

Art. 17.

Les percées ou souterrains dont l'exécution sera nécessaire, auront au moins sept mètres quarante centimètres 7 m. 40 c.) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et cinq mètres cinquante centimètres (5 m. 50 c) de hauteur sous clef, à partir de la surface des chemins; la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie sera au moins de quatre mètres trente centimètres (4 m. 30 c.).

Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient des chances d'éboulement ou de filtraion, la Compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce anger par des ouvrages solides et imperméables.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 16.

Comme au projet.

Art. 17.

Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Art. 18.

Les puits d'airage et de construction des souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique, et là où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres de hauteur.

Art. 19.

La Compagnie pourra employer dans la construction des chemins de fer les matériaux communément en usage dans les travaux publics de la localité; toutefois, les têtes de voûtes, les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers, seront, autant que possible, en pierre de taille. Dans les localités où il n'existera pas de pierre de taille, l'emploi de la brique ou du moellon dit *d'appareil*, sera toléré.

Les rails et autres éléments constitutifs de la voie de fer, devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination. Le poids des rails sera au moins de trente kilogrammes par mètre courant.

Art. 20.

Les chemins de fer seront clôturés et séparés des propriétés particulières par des murs ou des haies, ou des poteaux avec lisses.

Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres, et non sur les chemins de fer.

Art. 21.

Tous les terrains destinés à servir d'emplacement aux chemins de fer et à toutes leurs dépendances, telles que gares de croisement et de stationnement, lieux de chargement et de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues, et de nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la Compagnie.

La Compagnie est substituée aux droits, comme elle est

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 18.

Comme au projet.

Art. 19.

Comme au projet.

Art. 20.

Comme au projet.

Art. 21.

Comme au projet.

soumise à toutes les obligations qui dérivent pour l'Administration, de la loi du 3 mai 1841.

Art. 22.

L'entreprise étant d'utilité publique, la Compagnie est investie de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Administration elle-même pour les travaux de l'Etat. Elle pourra, en conséquence, se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblai et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien des chemins de fer ; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois et règlements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge, par elle, d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les règlements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'État, sans que, dans aucun cas, il puisse exercer de recours, à cet égard, contre l'Administration.

Art. 23.

Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la Compagnie.

Art. 24.

Pendant la durée des travaux, qu'elle effectuera, d'ailleurs, par des moyens et des agents de son choix, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges.

Art. 25.

A mesure que les travaux seront terminés sur des parties des chemins de fer, de manière que ces parties puissent

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 22.

Comme au projet.

Art. 23.

Comme au projet.

Art. 24.

Comme au projet.

Art. 25.

Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

pour les travaux sur le terrain militaire occupé par les fortifications, toutes les fois que le Ministre de la guerre jugera qu'il n'en peut résulter aucun inconvénient pour la défense.

Art. 28.

Les chemins de fer et toutes leurs dépendances seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

L'état des dits chemins et de leurs dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent, en cas d'urgence et d'accident, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'Administration.

Les frais d'entretien et ceux de réparations, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la Compagnie.

Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la Compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration.

Si les chemins de fer, une fois achevés, ne sont pas constamment entretenus en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'Administration et aux frais de la Compagnie. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

Art. 29.

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la Compagnie.

Ces frais seront imputés sur la somme que la Compagnie est tenue de verser annuellement dans la caisse du receveur général du département de la Seine-Inférieure, conformément à l'art. 55 ci-après.

En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 30.

Si, dans le délai d'une année, à dater de l'homologation de

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 28.

Comme au projet.

Art. 29.

Comme au projet.

Art. 30.

Comme au projet.

---

la convention, la Compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux, et si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession des chemins de fer, par ce seul fait, et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque.

Dans le cas de déchéance prévu par le paragraphe précédent, la totalité de la somme déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 58, à titre de cautionnement, par la Compagnie, deviendra la propriété du Gouvernement, et restera acquise au Trésor public.

Les travaux une fois commencés, le cautionnement sera rendu par dixième, et proportionnellement à l'avancement des travaux.

Art. 31.

Faute par la Compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux des chemins de fer dans les délais fixés par l'article premier ; faute aussi par elle d'avoir imprimé à ces travaux une activité telle qu'ils soient parvenus à moitié de leur achèvement à la fin de la seconde année ; et faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux, par le moyen d'une adjudication, qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, et des portions de chemin déjà mises en exploitation.

Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La Compagnie évincée recevra de la nouvelle Compagnie la valeur que la nouvelle adjudication aura ainsi déterminée pour les dits objets.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 31.

Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

La partie non encore restituée du cautionnement de la première Compagnie deviendra la propriété de l'État, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement.

Si l'adjudication, ouverte comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases après un délai de six mois, et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la Compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la concession, et les parties de chemin de fer déjà exécutées, ou qui seraient mises en exploitation, deviendront immédiatement la propriété de l'État.

En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation des chemins de fer, l'Administration prendra immédiatement aux frais, et risques de la Compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la Compagnie n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le Ministre des travaux publics.

Les dispositions de l'article 30 et du présent article ne seront pas applicables, au cas où le retard ou la cessation des travaux, ou l'interruption de l'exploitation, proviendraient de force majeure régulièrement constatée.

Art. 32.

La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par les chemins de fer et par leurs dépendances ; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer, seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité, et la Compagnie devra également payer toutes les contributions auxquelles ils pourront être soumis.

L'impôt dû au Trésor sur le prix des places ne sera

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 32.

Comme au projet.

---

prélevé que sur la partie du tarif correspondant aux prix de transport des voyageurs.

Art. 33.

Des règlements d'administration publique, rendus après que la Compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'exploitation et la conservation des chemins de fer et des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions, resteront à la charge de la Compagnie.

Toutefois, les traitements des commissaires spéciaux de police et des agents qui, sous leurs ordres, surveilleront l'exploitation du chemin de fer, seront payés sur les fonds du Trésor.

La Compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'Administration, les règlements de toute nature qu'elle fera pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents, seront obligatoires pour la Compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage des chemins de fer.

Art. 34.

Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consumer leur fumée, et devront satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par le Gouvernement, pour la mise en circulation de cette classe de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être du meilleur modèle: elles seront toutes suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins.

Les voitures de la première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 33.

Comme au projet.

Les réglements dont il s'agit dans les paragraphes *1 et 3 ci-dessus*, seront obligatoires

Le reste comme au projet.

Art. 34.

Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Celles de la deuxième classe seront couvertes et fermées à glaces, et auront les banquettes rembourrées.

Celles de la troisième classe seront couvertes et fermées avec rideaux.

Les voitures de toutes classes devront, d'ailleurs, remplir les conditions réglées ou à régler par le Gouvernement dans l'intérêt de la sûreté des voyageurs.

Les wagons de marchandises et de bestiaux, et les plates-formes seront de bonne et solide construction.

Art. 35.

Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède, pour une durée égale à celle qui reste à courir sur la concession du chemin de fer de Rouen au Hâvre, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la Compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance : ainsi un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de 6 kilomètres, le droit sera perçu comme pour 6 kilomètres entiers.

Le poids de la tonne est de 1,000 kilogrammes. Les fractions de poids ne seront comptées que par centième de tonne; ainsi, tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes paiera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, il paiera comme 20 kilogrammes; entre vingt et trente, il paiera comme trente kilogrammes, etc.

L'Administration déterminera par des règlements spéciaux, la Compagnie entendue, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchan-

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 35.

Comme au projet.

---

dises et des convois spéciaux des postes, et la durée du trajet.

Dans chaque convoi, la Compagnie aura la faculté de placer des voitures spéciales pour lesquelles les prix seront réglés par l'Administration, sur la proposition de la Compagnie; mais il est expressément stipulé que le nombre de places à donner dans ces voitures n'excèdera pas le cinquième du nombre total des places du convoi.

A moins d'autorisation spéciale et révocable de l'Administration, tout convoi régulier de voyageurs devra contenir, en quantité suffisante, des voitures de toutes classes, destinées aux personnes qui se présenteront dans les bureaux des chemins de fer.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Comme au projet.

marchandises et matières quelconques seront transportés dans l'ordre de leurs numéros d'enregistrement.

Toute expédition de marchandises dont le poids, sous un même emballage, excédera vingt kilogrammes, sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la Compagnie, et l'autre aux mains de l'expéditeur comme duplicata.

L'expéditeur pourra réclamer un duplicata de la lettre de voiture, pour tout paquet ou ballot pesant moins de vingt kilogrammes (20 kil), dont la valeur aura été préalablement déclarée.

La Compagnie sera tenue d'expédier les marchandises dans les deux jours qui en suivront la remise. Toutefois, si l'expéditeur consent à un plus long délai, il jouira d'une réduction d'après un tarif approuvé par l'Administration publique.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'Administration supérieure.

Les expéditeurs ou destinataires resteront libres de faire eux-mêmes, et à leurs frais, le factage et le camionnage de leurs marchandises, et la Compagnie n'en sera pas moins tenue, à leur égard, de remplir les obligations énoncées au paragraphe premier du présent article.

Dans le cas où la Compagnie consentirait, pour le factage et le camionnage des marchandises, des arrangements particuliers à un ou plusieurs expéditeurs, elle serait tenue, avant de les mettre à exécution, d'en informer l'Administration, et ces arrangements profiteront également à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 41.

A moins d'une autorisation spéciale de l'Administration, il est interdit à la Compagnie, sous les peines portées par l'article 419 du code pénal, de faire directement ou indi-

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Comme au projet.

Art. 44

Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

		TARIF.	PRIX DE péage.	PRIX DE transport.	TOTAL
			f. c.	f. c.	f. c.
Par tonne et par kilomètre.	Suite des marchandises.	3e Classe. — Pierre à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes..................	0,08	0,06	0,1
		Houille, marne, fumier, engrais, et cendres.....	0,06	0,04	0,1
	Objets divers.	Wagon, charriot ou autre voiture destinés au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi..	0,15	0,10	0,1
		Tout wagon, charriot ou voiture dont le chargement en voyageurs ou en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et taxé comme étant à vide.			
		Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allège, marchant sans rien traîner.			
Par pièce et par kilomètre.		Voiture à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.........................	0,15	0,10	0,1
		Voiture à quatre roues et à deux fonds, et à deux banquettes dans l'intérieur	0,18	0,14	0,1
		(Le tarif sera double si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excédant ce nombre paieront le prix des places de deuxième classe.).			

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées avec la vitesse des voyageurs, paieront à raison de trente-six centimes la tonne.

Les chevaux et bestiaux, dans le cas indiqué au paragraphe précédent, paieront le double des taxes portées au tarif.

Dans le cas où la Compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs, et d'un an pour les marchandises.

Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés au moins un mois d'avance par des affiches. Ils devront d'ailleurs être homologués par des décisions de l'Administration supérieure, prises sur la proposition de la Compagnie, et rendues exécutoires dans chaque département par des arrêtés du préfet.

La perception des taxes devra se faire par la Compagnie indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où la Compagnie aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, avant de la mettre à exécution, elle devra en donner connaissance à l'Administration, et celle-ci aura le droit de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs. La taxe, ainsi réduite, ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant le délai d'un an.

Les réductions ou remises accordées à des indigents, ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

En cas d'abaissement de tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et le transport.

Art. 36.

Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Comme au projet.

Art. 36.

Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Celles de la deuxième classe seront couvertes et fermées à glaces, et auront les banquettes rembourrées.

Celles de la troisième classe seront couvertes et fermées avec rideaux.

Les voitures de toutes classes devront, d'ailleurs, remplir les conditions réglées ou à régler par le Gouvernement dans l'intérêt de la sûreté des voyageurs.

Les wagons de marchandises et de bestiaux, et les plates-formes seront de bonne et solide construction.

Art. 35.

Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède, pour une durée égale à celle qui reste à courir sur la concession du chemin de fer de Rouen au Hâvre, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la Compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance : ainsi un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de 6 kilomètres, le droit sera perçu comme pour 6 kilomètres entiers.

Le poids de la tonne est de 1,000 kilogrammes. Les fractions de poids ne seront comptées que par centième de tonne; ainsi, tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes paiera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, il paiera comme 20 kilogrammes; entre vingt et trente, il paiera comme trente kilogrammes, etc.

L'Administration déterminera par des règlements spéciaux, la Compagnie entendue, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchan-

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 35.

Comme au projet.

dises et des convois spéciaux des postes, et la durée du trajet.

Dans chaque convoi, la Compagnie aura la faculté de placer des voitures spéciales pour lesquelles les prix seront réglés par l'Administration, sur la proposition de la Compagnie ; mais il est expressément stipulé que le nombre de places à donner dans ces voitures n'excèdera pas le cinquième du nombre total des places du convoi.

A moins d'autorisation spéciale et révocable de l'Administration, tout convoi régulier de voyageurs devra contenir, en quantité suffisante, des voitures de toutes classes, destinées aux personnes qui se présenteront dans les bureaux des chemins de fer.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

		TARIF.	PRIX DE péage.	PRIX DE transport.	TOTA[L]
			f. c.	f. c.	f. c
Par tonne et par kilomètre.	Suite des marchandises.	3e Classe. — Pierre à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes..................	0,08	0,06	0,
		Houille, marne, fumier, engrais, et cendres.....	0,06	0,04	0,
	Objets divers.	Wagon, charriot ou autre voiture destinés au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi..	0,15	0,10	0,
		Tout wagon, charriot ou voiture dont le chargement en voyageurs ou en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et taxé comme étant à vide.			
		Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allège, marchant sans rien traîner.			
Par pièce et par kilomètre.		Voiture à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur......................	0,15	0,10	0,
		Voiture à quatre roues et à deux fonds, et à deux banquettes dans l'intérieur	0,18	0,14	0,
		(Le tarif sera double si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excédant ce nombre paieront le prix des places de deuxième classe.).			

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

		TARIF.	PRIX DE péage.	PRIX DE transport.	TOTAL.
			f. c.	f. c.	f. c.
Par tonne et par kilomètre.	Suite des marchandises.	3e Classe. — Pierre à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes..................	0,08	0,06	0,1[illegible]
		Houille, marne, fumier, engrais, et cendres.....	0,06	0,04	0,1[illegible]
	Objets divers.	Wagon, charriot ou autre voiture destinés au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi..	0,15	0,10	0,2[illegible]
		Tout wagon, charriot ou voiture dont le chargement en voyageurs ou en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et taxé comme étant à vide.			
		Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allège, marchant sans rien traîner.			
Par pièce et par kilomètre.		Voiture à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur......................	0,15	0,10	0,[illegible]
		Voiture à quatre roues et à deux fonds, et à deux banquettes dans l'intérieur	0,18	0,14	0,[illegible]
		(Le tarif sera double si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excédant ce nombre paieront le prix des places de deuxième classe.).			

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Comme au projet.

trente kilogrammes, n'aura à payer pour le port de ce bagage aucun supplément du prix de sa place.

Art. 37.

Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la Compagnie. Elles seront soumises immédiatement à l'Administration, qui prononcera définitivement.

Art. 38.

Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent, ne sont point applicables :

1° A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents kilogrammes (4,500 k.).

2° A toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes (3,000 k.);

Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de quatre mille cinq cents à huit mille kilogrammes; mais les droits de péage et les frais de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes (5,000 k.), ni à laisser circuler les voitures autres que les machines locomotives qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes (8,000 k.).

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, et laisse circuler les voitures autres que les machines locomotives qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes, elle devra,

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 37.

Comme au projet.

Art. 38.

Comme au projet.

pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 39.

Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif, et qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes (200 k.);

2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés; au plaqué d'or ou d'argent, au mercure ou au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs;

3° Et en général à tous paquets, colis ou excédants de bagage pesant isolément moins de cinquante kilogrammes, à moins que ces paquets, colis ou excédants de bagage ne fassent partie d'envois pesant ensemble au-delà de cinquante kilogrammes d'objets expédiés par une même personne à une même personne, et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucre, café, etc.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'Administration sur la proposition de la Compagnie.

Au-dessus de cinquante kilogrammes, et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante centimes (0 fr. 40 c.).

Art. 40.

Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées au présent cahier des charges, la Compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiées. Les bestiaux, denrées,

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION

Art. 39.

Comme au projet.

Art. 40.

Comme au projet.

---

marchandises et matières quelconques seront transportés dans l'ordre de leurs numéros d'enregistrement.

Toute expédition de marchandises dont le poids, sous un même emballage, excédera vingt kilogrammes, sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la Compagnie, et l'autre aux mains de l'expéditeur comme duplicata.

L'expéditeur pourra réclamer un duplicata de la lettre de voiture, pour tout paquet ou ballot pesant moins de vingt kilogrammes (20 kil), dont la valeur aura été préalablement déclarée.

La Compagnie sera tenue d'expédier les marchandises dans les deux jours qui en suivront la remise. Toutefois, si l'expéditeur consent à un plus long délai, il jouira d'une réduction d'après un tarif approuvé par l'Administration publique.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'Administration supérieure.

Les expéditeurs ou destinataires resteront libres de faire eux-mêmes, et à leurs frais, le factage et le camionnage de leurs marchandises, et la Compagnie n'en sera pas moins tenue, à leur égard, de remplir les obligations énoncées au paragraphe premier du présent article.

Dans le cas où la Compagnie consentirait, pour le factage et le camionnage des marchandises, des arrangements particuliers à un ou plusieurs expéditeurs, elle serait tenue, avant de les mettre à exécution, d'en informer l'Administration, et ces arrangements profiteront également à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 41.

A moins d'une autorisation spéciale de l'Administration, il est interdit à la Compagnie, sous les peines portées par l'article 419 du code pénal, de faire directement ou indi-

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Comme au projet.

Art. 41

Comme au projet.

rectement, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas également consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes.

Les règlements d'administration publique rendus en exécution de l'article 33 ci-dessus, prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le service des chemins de fer.

Art. 42.

Les militaires ou marins, voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé pour appartenir à la réserve, envoyés en congé limité, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif ci-dessus fixé.

Les militaires ou marins voyageant en corps ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par les lignes des chemins de fer, la Compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation des chemins de fer.

Art. 43.

Les ingénieurs, le commissaire royal, les commissaires de police et agents spéciaux attachés à la surveillance des chemins de fer, seront transportés gratuitement dans les voitures de la Compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et à ceux de l'administration des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer, dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 42.

Comme au projet.

Art. 43.

Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Art. 44.

Les dépêches, accompagnées des agents nécessaires au service, seront transportées gratuitement par les convois ordinaires de la Compagnie sur toute l'étendue des chemins de fer.

A cet effet, la Compagnie sera tenue de réserver à chaque convoi de voyageurs ou de marchandises, un compartiment spécial de voiture, pour recevoir les dépêches et les agents nécessaires au service. La forme et la dimension de ce compartiment seront réglées par l'Administration.

Lorsque la Compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

Il pourra y avoir, en outre, tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont les heures de départ, soit de jour, soit de nuit, ainsi que la marche et les stationnements, seront réglés par le Ministre des finances et le Ministre des travaux publics, après avoir entendu la Compagnie.

Ces convois, destinés au service général de la poste aux lettres, pourront parcourir toute l'étendue, ou seulement une partie des lignes des chemins de fer.

L'Administration des postes fera construire et entretiendra à ses frais des voitures appropriées au transport des dépêches par les convois spéciaux. Ces voitures, dont la forme et les dimensions seront déterminées par l'Administration des postes, devront pouvoir contenir, outre le courrier, un ou plusieurs agents chargés, pendant le trajet, de la manipulation et du triage des lettres, ainsi que de l'échange des dépêches dans les différentes stations.

Il sera payé à la Compagnie une rétribution qui ne pourra excéder soixante-quinze centimes (75 c.) par kilomètre parcouru par les convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes. Si cette administration emploie plus d'une voiture, la rétribution n'excédera pas vingt-cinq centimes (25 c.) par kilomètre et par voiture en sus de la première.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 44.

Comme au projet.

des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique électrique ; il se réserve aussi le droit de faire toutes les réparations et de prendre toutes les mesures propres à assurer le service de la ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'Administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement de maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La Compagnie sera tenue de faire garder par ses agents les fils et les appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la Compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après des instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique, auront le droit de circuler gratuitement dans les wagons du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accident grave, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne, pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit.

Art. 47.

A toute époque, après l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé par l'article 1er pour l'achèvement des travaux, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière des chemins de fer. Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la Compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué : on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 47.

Comme au projet

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La Compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'art. 48 ci-après.

Art. 48.

A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'article 26.

Il entrera immédiatement en jouissance des chemins de fer, de toutes leurs dépendances et de tous leurs produits.

La Compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien les chemins de fer, les ouvrages qui les composent et leurs dépendances, telles que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et, en général, tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq dernières années qui précèderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus des chemins de fer, et de les employer à rétablir en bon état les chemins et toutes leurs dépendances, si la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, charriots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, et objets

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 48.

Comme au projet.

immobiliers non compris dans l'énumération précédente, l'État sera tenu de les reprendre à dire d'experts, si la Compagnie le requiert ; et réciproquement, si l'État le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder également à dire d'experts.

Toutefois, l'État ne sera tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation de chacun des chemins pendant six mois.

Art. 49.

Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient les chemins de fer qui font l'objet du présent cahier de charges, la Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées, mais toutes les dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service des chemins de fer, ni aucuns frais pour la Compagnie.

Art. 50.

Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, dans la contrée où sont situés les chemins de fer projetés, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de la Compagnie.

Art. 51.

Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemin de fer s'embranchant sur les chemins de fer qui font l'objet du présent cahier des charges.

La Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 49.

Comme au projet.

Art. 50.

Comme au projet.

Art. 51.

Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Les Compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés, et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur les chemins de fer qui font l'objet du présent cahier des charges, pour lesquels cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements.

Dans le cas où les diverses Compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une Compagnie d'embranchement joignant les chemins de fer qui font l'objet du présent cahier des charges, n'userait pas de la faculté de circuler sur ces lignes; comme aussi dans le cas où la Compagnie concessionnaire de ces dernières lignes ne voudrait pas circuler sur les embranchements, les Compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes.

Celle des Compagnies qui sera dans le cas de se servir d'un matériel qui ne serait pas sa propriété, paiera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les Compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité, ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La Compagnie pourra être assujettie par les lois qui autoriseront ultérieurement des chemins de fer d'embranchement joignant les chemins de fer qui font l'objet du présent cahier des charges, à accorder aux Compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si l'embranchement n'a pas plus de 100 kilomètres, dix pour cent (10 pour 100) du prix perçu par la Compagnie ;

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

2° Si l'embranchement excède cent kilomètres, quinze pour cent (15 pour 100) ;

3° Si l'embranchement excède deux cents kilomètres, vingt pour cent (20 pour 100) ;

4° Si l'embranchement excède trois cents kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 pour 100).

Art. 52.

Si les lignes des chemins de fer traversent un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'Administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement des chemins de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence des chemins de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée des chemins de fer, et tous dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la Compagnie.

Art. 53.

Si les chemins de fer doivent s'étendre sur des terrains qui renferment des carrières, ou les traverser souterrainement, ils ne pourront être livrés à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité, aient été remblayées ou consolidées. L'Administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront, d'ailleurs, exécutés par les soins et aux frais de la Compagnie des chemins de fer.

Art. 54.

Les agents et gardes que la Compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police des chemins de fer et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 52.

Comme au projet.

Art. 53.

Comme au projet.

Art. 54.

Comme au projet

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Art. 55.

Il sera institué, près de la Compagnie, un commissaire spécialement chargé de surveiller les opérations de la dite Compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État.

Le traitement de ce commissaire restera à la charge de la Compagnie. Pour y pourvoir et acquitter en même temps les frais mis à sa charge par l'article 29 ci-dessus, la Compagnie sera tenue de verser, chaque année, dans la caisse du receveur général du département de la Seine-Inférieure, une somme qui n'excédera pas vingt-cinq mille francs.

Dans le cas où la Compagnie ne verserait pas ladite somme aux époques qui seront fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 56.

La Compagnie devra faire élection de domicile à Rouen.

Dans le cas de non-élection de domicile, toute notification ou signification à elle adressée, sera valable, lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du département de la Seine-Inférieure.

Art. 57.

Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'Administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine-Inférieure, sauf recours au conseil d'État.

Art. 58.

Avant la signature de la convention, la Compagnie sera tenue de déposer une somme de dix-sept cent mille francs en numéraire, ou en rentes sur l'État, calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, ou en bons du Tré-

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 55.

Une somme qui n'excédera pas *quinze mille francs*
Le reste de l'article comme au projet.

Art. 56

Comme au projet.

Art. 57.

Comme au projet.

Art. 58.

Comme au projet.

sor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la Caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme, qui formera le cautionnement de l'entreprise, sera rendue à la Compagnie comme il est dit à l'art. 30.

Art. 59.

Le présent cahier des charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Cette somme, qui formera le cautionnement de l'entreprise, sera rendue à la Compagnie ainsi qu'il est dit *au dernier paragraphe* de l'article 30.

Art. 59.

Comme au projet.

B.

CAHIER DES CHARGES

POUR L'ÉTABLISSEMENT DU CHEMIN DE FER

D'EMBRANCHEMENT D'AIX

SUR LE CHEMIN DE FER

D'AVIGNON A MARSEILLE.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Article premier.

La Compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, tous les travaux du chemin de fer d'embranchement d'Aix sur le chemin de fer d'*Avignon* à *Marseille*, dans le délai de trois années au plus tard, à dater de l'ordonnance qui approuvera la convention, et de manière que ce chemin soit praticable dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

Art. 2.

Le chemin de fer partira d'Aix du point qui sera déterminé par l'administration supérieure; il suivra la direction générale de la vallée de l'Arc, passera par le col des Quatre-Tours et se portera sur Rognac, où il se rattachera au chemin de fer d'Avignon à Marseille. Une seconde branche de raccordement sera dirigée vers Tarascon, suivant le tracé qui sera déterminé par l'administration supérieure.

B.

CAHIER DES CHARGES

POUR L'ÉTABLISSEMENT DU CHEMIN DE FER

D'EMBRANCHEMENT D'AIX

SUR LE CHEMIN DE FER

D'AVIGNON A MARSEILLE.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Article premier.

Comme au projet.

Art. 2.

Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Art. 3.

La Compagnie devra soumettre à l'Administration supérieure, dans le délai de trois mois à dater de l'homologation de la convention, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 5,000, le tracé définitif du chemin de fer, en se conformant aux indications de l'article précédent. Elle indiquera sur ce plan, sous préjudice des dispositions de l'art. 6 ci-après, la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement. A ce même plan, devront être joints un profil en long, suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages.

La Compagnie sera autorisée à prendre copie des plans, nivellements et devis dressés aux frais de l'État.

En cours d'exécution, la Compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'Administration supérieure.

Art. 4.

Le chemin de fer pourra n'être d'abord établi qu'à une voie, avec des gares ou élargissements d'un développement égal à la longueur de la ligne; mais les terrains seront acquis, et les terrassements et les ouvrages d'art exécutés pour deux voies.

La Compagnie sera tenue d'ailleurs d'établir la seconde voie dès que la nécessité en sera reconnue et constatée par l'administration.

La largeur du chemin de fer en couronne est fixée, pour deux voies, à huit mètres trente centimètres (8^{m},30), dans les parties en levées, et à sept mètres quarante centimètres (7m,40) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

La largeur de la voie, entre les bords intérieurs des rails, devra être de un mètre quarante-quatre centimètres à un mètre quarante-cinq centimètres.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 5.

Comme au projet.

Art. 6.

Comme au projet.

Art. 7.

Comme au projet.

dra à l'Administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes royales ou départementales, devra passer, soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

Art. 8.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres (8 m.) pour la route royale, de sept mètres (7 m.) pour la route départementale, de cinq mètres (5 m.) pour le chemin vicinal de grande communication, et de quatre mètres (4 m.) pour le simple chemin vicinal. La hauteur sous clef, à partir de la chaussée de la route, sera de cinq mètres (5 m.) au moins; pour les ponts en charpente, la hauteur sous poutre sera de quatre mètres trente centimètres (4 m. 30 c.) au moins; la largeur, entre les parapets, sera au moins de sept mètres quarante centimètres (7 m. 40 c.), et la hauteur de ces parapets de quatre-vingts centimètres (0 m. 80 c.) au moins.

Art. 9.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin, sera fixée au moins à huit mètres (8 m.) pour la route royale, à sept mètres (7 m.) pour la route départementale, à cinq mètres (5 m.) pour le chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4 m.) pour le simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont, entre les culées, sera au moins de sept mètres quarante centimètres (7 m. 40 c.), et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails, ne sera pas moindre de quatre mètres trente centimètres (4 m. 30 c.).

Art. 10.

Lorsque le chemin de fer traversera une rivière, un canal

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 8.

Comme au projet.

Art. 9.

Comme au projet.

Art. 10.

Comme au projet.

ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie et la hauteur de parapet fixées à l'art. 9.

Quant à l'ouverture du débouché et à la hauteur sous clef au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'Administration dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

Art. 11.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer.

Ils pourront aussi être construits avec travées en bois et piles et culées en maçonnerie; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible ultérieurement de substituer aux travées en bois, soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

Art. 12.

S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra pas excéder trois centimètres par mètre pour les routes royales et départementales, et cinq centimètres pour les chemins vicinaux.

L'Administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la règle précédente.

Art. 13.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes royales ou départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'Administration supérieure.

Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts-et-chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser les déplacements des chemins vicinaux et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins, et des cours d'eau non navigables ni flottables.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 11.

Comme au projet.

Art. 12.

Comme au projet.

Art. 13.

Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Art. 14.

Dans le cas où des routes royales ou départementales ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces routes ou chemins de plus de trois centimètres ($0^m,03$). Les rails et le chemin de fer devront, en outre, être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation.

Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer, partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'Administration.

Un gardien, payé par la Compagnie, sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

Art. 15.

La Compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise.

Les aqueducs qui seront construits à cet effet sous les routes royales et départementales, seront en maçonnerie ou en fer.

Art. 16.

A la rencontre des rivières flottables et navigables, la Compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption, ni entraves pendant l'exécution des travaux.

La même condition est expressément obligatoire pour la Compagnie, à la rencontre des routes royales et départementales et autres chemins publics ; à cet effet, des routes et ponts provisionnels seront construits par les soins et aux frais de la Compagnie partout où cela sera jugé nécessaire.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une soli-

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 14.

Comme au projet.

Art. 15.

Comme au projet.

Art. 16.

Comme au projet.

dité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

Art. 17.

Les percées ou souterrains dont l'exécution sera nécessaire, auront sept mètres quarante centimètres (7m. 40) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et cinq mètres cinquante centimètres (5m.50) de hauteur sous clef, à partir de la surface du chemin ; la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie sera au moins de quatre mètres trente centimètres (4 m.30).

Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la Compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables.

Art. 18.

Les puits d'airage et de construction des souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique, et, là où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2 m.) de hauteur.

Art. 19.

La Compagnie pourra employer dans la construction du chemin de fer les matériaux communément en usage dans les travaux publics de la localité; toutefois, les têtes de voûtes les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers, seront, autant que possible, en pierres de taille. Dans les localités où il n'existera pas de pierre de taille, l'emploi de la brique ou du moellon dit d'*appareil*, sera toléré.

Les rails et autres éléments constitutifs de la voie de fer, devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination. Le poids des rails sera au moins de trente kilogrammes par mètre courant.

Art. 20.

Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés parti-

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 17.

Comme au projet.

Art. 18.

Comme au projet.

Art. 19.

Comme au projet.

Art. 20.

Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Art. 24.

Pendant la durée des travaux, qu'elle exécutera, d'ailleurs, par des moyens et des agents de son choix, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges.

Art. 25.

A mesure que les travaux seront terminés sur des parties du chemin de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'Administration désignera. Le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'Administration supérieure.

Après cette homologation, la Compagnie pourra mettre en service les dites parties du chemin de fer, et y percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

Art. 26.

Après l'achèvement total des travaux, la Compagnie fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances elle fera dresser également à ses frais, contradictoirement avec l'Administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier des charges.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais de la Compagnie, dans les archives de l'Administration des ponts-et-chaussées.

Art. 27.

Les ouvrages qui seraient situés dans les rayons des places et dans la zône des servitudes, et qui, aux termes des règle-

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 24.

Comme au projet.

Art. 25.

Comme au projet.

Art. 26.

Comme au projet.

Art. 27.

Comme au projet

ments actuels, devraient être exécutés par les officiers du génie militaire, le seront par les agents de la Compagnie, mais sous le contrôle et la surveillance de ces officiers, et conformément aux projets particuliers qui auront été préalablement approuvés par les Ministres de la guerre et des travaux publics.

La même faculté pourra être accordée, par exception, pour les travaux sur le terrain militaire occupé par les fortifications, toutes les fois que le Ministre de la guerre jugera qu'il n'en peut résulter aucun inconvénient pour la défense.

Art. 28.

Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

L'état dudit chemin et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent, en cas d'urgence et d'accident, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'Administration.

Les frais d'entretien et ceux de réparations, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la Compagnie.

Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la Compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'Administration et aux frais de la Compagnie. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

Art. 29.

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la Compagnie.

Ces frais seront imputés sur la somme que la Compagnie est tenue de verser annuellement dans la caisse du receveur général du département des Bouches-du-Rhône, conformément à l'art. 55 ci-après.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 28.

Comme au projet.

Art. 29.

Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

En cas de non versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 30

Si, dans le délai d'une année, à dater de l'homologation de l'adjudication, la Compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux, et si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer, et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque.

Dans le cas de déchéance prévu par le paragraphe précédent, la somme de sept cent mille francs déposée, ainsi qu'il sera dit à l'art. 58, à titre de cautionnement, par la Compagnie, deviendra la propriété du Gouvernement, et restera acquise au Trésor public.

Les travaux une fois commencés, le cautionnement ne sera rendu que par dixième, et proportionnellement à l'avancement des travaux.

Art. 31.

Faute par la Compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux du chemin de fer dans les délais fixés par l'article premier ; faute aussi par elle d'avoir imprimé à ces travaux une activité telle qu'ils soient parvenus à moitié de leur achèvement à la fin de la troisieme année ; et faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le dit cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux, par le moyen d'une adjudication, qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, et des portions du chemin déjà mises en exploitation.

Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix.

Les soumissions pourront être inférieures a la mise à prix.

La Compagnie évincée recevra de la nouvelle Compagnie

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 30.

Comme au projet.

Art. 31.

Comme au projet.

..... Faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges.
Le reste du paragraphe comme au projet.

la valeur que la nouvelle adjudication aura ainsi déterminée pour lesdits objets.

La partie non encore restituée du cautionnement de la première Compagnie deviendra la propriété de l'État, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement.

Si l'adjudication, ouverte comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases après un délai de six mois, et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la Compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la concession, et les parties du chemin de fer déjà exécutées, ou qui seraient mises en exploitation, deviendront immédiatement la propriété de l'Etat.

En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation du chemin de fer, l'Administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la Compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la Compagnie n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le Ministre des travaux publics.

Les dispositions de l'article 30 et du présent article ne seront pas applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux, ou l'interruption de l'exploitation, proviendraient de force majeure régulièrement constatée.

Art. 32.

La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances ; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer, seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité, et la Compagnie devra également payer toutes les contributions auxquelles ils pourront être soumis.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Comme au projet.

Art. 32.

Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

L'impôt dû au Trésor sur le prix des places ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant aux prix de transport des voyageurs.

Art. 33.

Des règlements d'administration publique, rendus après que l'adjudicataire aura été entendu, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'exploitation et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions, resteront à la charge de la Compagnie.

Toutefois, les traitements des commissaires spéciaux de police et des agents qui, sous leurs ordres, surveilleront l'exploitation du chemin de fer, seront payés sur les fonds du Trésor.

La Compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'Administration les règlements de toute nature qu'elle fera pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires pour la Compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 34.

Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consumer leur fumée, et devront satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par le Gouvernement, pour la mise en circulation de cette classe de machines.

Les voitures des voyageurs devront également être du meilleur modèle; elles seront toutes suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins.

Les voitures de la première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces ;

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 33

Comme au projet.

Les règlements dont il s'agit dans les paragraphes 1 et 3 ci-dessus seront obligatoires

Le reste comme au projet.

Art. 34

Comme au projet.

Celles de la seconde classe seront couvertes, fermées à glaces, et auront les banquettes rembourrées;

Celles de la troisième seront couvertes et fermées avec rideaux.

Les voitures de toutes classes devront, d'ailleurs, remplir les conditions réglées ou à régler par le Gouvernement dans l'intérêt de la sûreté des voyageurs.

Les wagons de marchandises et de bestiaux, et les plates-formes seront de bonne et solide construction.

Art. 35.

Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède, pour le laps de temps qui sera déterminé par la convention à intervenir, et qui ne pourra excéder quarante-cinq ans, à dater de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la Compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance : ainsi un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de 6 kilomètres, le droit sera perçu comme pour 6 kilomètres entiers.

Le poids de la tonne est de 1,000 kilogrammes. Les fractions de poids ne seront comptées que par centième de tonne; ainsi, tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes paiera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, il paiera comme 20 kilogrammes; entre 20 et 30, il paiera comme 30 kilogrammes.

L'Administration déterminera par des règlements spéciaux, la Compagnie entendue, le minimum et le maximum

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Comme au projet.

Art. 35

Comme au projet.

---

de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises et des convois spéciaux des postes, et la durée du trajet.

Dans chaque convoi, la Compagnie aura la faculté de placer des voitures spéciales pour lesquelles les prix seront réglés par l'Administration, sur la proposition de la Compagnie; mais il est expressément stipulé que le nombre de places à donner dans ces voitures n'excédera pas le cinquième du nombre total des places du convoi.

A moins d'autorisation spéciale et révocable de l'Administration, tout convoi régulier de voyageurs devra contenir, en quantité suffisante, des voitures de toutes classes, destinées aux personnes qui se présenteront dans les bureaux du chemin de fer.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

		TARIF.	PRIX DE péage.	PRIX DE transport.	TOTAL.
		—	f. c.	f. c.	f. c.
Par tête et par kilomètre.	Voyageurs, non compris l'impôt du 10e sur le prix des places.	Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces. (1re classe).............	0,07	0,03	0,10
		Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe).	0,05	0,025	0,075
		Voitures couvertes, et fermées avec rideaux (3e classe)...............	0,03	0,025	0,055
	Bestiaux.	Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.............	0,07	0,03	0,10
		Veaux et porcs....................	0,025	0,015	0,04
		Moutons, brebis, agneaux, chèvres...	0,01	0,01	0,02
Par tonne et par kilomètre.	Poissons.	Huîtres et poissons frais, à la vitesse des voyageurs..................	0,30	0,20	0,50
	Marchandises.	1re Classe. — Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et autres lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, cafés, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets manufacturés..................	0,10	0 08	0,18
		2e Classe. — Blés, grains, farine, sels, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit de corde), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitume, fonte brute, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons...	0,09	0,07	0,16

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

		TARIF.	PRIX DE péage.	PRIX DE transport.	TOTAL.
			f. c.	f. c.	f. c.
Par tonne et par kilomètre.	Suite des marchandises.	3e Classe. —Pierre à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes..................	0,08	0,06	0,1[illegible]
		Houille, marne, fumier, engrais, et cendres.....	0,06	0,04	0,1[illegible]
	Objets divers.	Wagon, charriot ou autre voiture destinés au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi..	0,15	0,10	0,2[illegible]
		Tout wagon, charriot ou voiture dont le chargement en voyageurs ou en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et taxé comme étant à vide.			
		Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allège, marchant sans rien traîner.			
Par pièce et par kilomètre.		Voiture à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur......................	0,15	0,10	0,2[illegible]
		Voiture à quatre roues et à deux fonds, et à deux banquettes dans l'intérieur	0,18	0,14	0,3[illegible]
		(Le tarif sera double si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excédant ce nombre paieront le prix des places de deuxième classe.)			

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées avec la vitesse des voyageurs, paieront à raison de trente-six centimes la tonne.

Les chevaux et bestiaux, dans le cas indiqué au paragraphe précédent, paieront le double des taxes portées au tarif.

Dans le cas où la Compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs, et d'un an pour les marchandises.

Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés au moins un mois d'avance par des affiches. Ils devront d'ailleurs être homologués par des décisions de l'Administration supérieure, prises sur la proposition de la Compagnie, et rendues exécutoires dans chaque département par des arrêtés du préfet.

La perception des taxes devra se faire par la Compagnie indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où la Compagnie aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, avant de la mettre à exécution, elle devra en donner connaissance à l'Administration, et celle-ci aura le droit de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs. La taxe, ainsi réduite, ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant le délai d'un an.

Les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et le transport.

Art. 36.

Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes, n'aura à payer pour le port de ce bagage aucun supplément du prix de sa place.

Art. 37.

Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres ob-

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION

Comme au projet.

Art. 36.

Comme au projet.

Art. 37.

Commu au projet.

jets non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la Compagnie. Elles seront soumises immédiatement à l'Administration, qui prononcera définitivement.

Art. 38.

Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent, ne sont point applicables :

1° A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents kilogrammes (4,500 k.).

2° A toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes (3,000 k.);

Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de quatre mille cinq cents à huit mille kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes (5,000 k.), ni à laisser circuler les voitures autres que les machines locomotives qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes (8,000 k.).

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, et laisse circuler les voitures, autres que les machines locomotives, qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 39.

Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 38

Comme au projet.

Art. 39.

Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif, et qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes (200 k.);

2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés; au plaqué d'or ou d'argent, au mercure ou au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs;

3° Et en général à tous paquets, colis ou excédants de bagage, pesant isolément moins de cinquante kilogrammes, à moins que ces paquets, colis ou excédants de bagage ne fassent partie d'envois pesant ensemble au-delà de cinquante kilogrammes d'objets expédiés par une même personne à une même personne, et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucre, café, etc.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'Administration, sur la proposition de la Compagnie.

Au-dessus de cinquante kilogrammes, et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante centimes (0 fr. 40 c.).

Art. 40.

Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées au présent cahier des charges, la Compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiés. Les bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques seront transportés dans l'ordre de leurs numéros d'enregistrement.

Toute expédition de marchandises dont le poids, sous un même emballage, excèdera vingt kilogrammes, sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la Compagnie, et l'autre aux mains de l'expéditeur comme duplicata.

L'expéditeur pourra réclamer un duplicata de la lettre de voiture, pour tout paquet ou ballot pesant moins de vingt

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 40.

Comme au projet.

---

kilogrammes, dont la valeur aura été préalablement déclarée.

La Compagnie sera tenue d'expédier les marchandises dans les deux jours qui en suivront la remise. Toutefois, si l'expéditeur consent à un plus long délai, il jouira d'une réduction d'après un tarif approuvé par l'Administration publique.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'Administration supérieure.

Les expéditeurs ou destinataires resteront libres de faire eux-mêmes, et à leurs frais, le factage et le camionnage de leurs marchandises, et la Compagnie n'en sera pas moins tenue, à leur égard, de remplir les obligations énoncées au paragraphe premier du présent article.

Dans le cas où la Compagnie consentirait, pour le factage et le camionnage des marchandises, des arrangements particuliers à un ou plusieurs expéditeurs, elle serait tenue, avant de les mettre à exécution, d'en informer l'Administration, et ces arrangements profiteront également à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 41.

A moins d'une autorisation spéciale de l'Administration, il est interdit à la Compagnie, sous les peines portées par l'article 419 du code pénal, de faire directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas également consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes.

Les règlements d'administration publique rendus en exécution de l'article 33 ci-dessus, prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les di-

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 41.

Comme au projet.

cessaires au service. La forme et la dimension de ce compartiment seront réglées par l'Administration.

Lorsque la Compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'Administration des postes quinze jours à l'avance.

Il pourra y avoir, en outre, tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont les heures de départ, soit de jour, soit de nuit, ainsi que la marche et les stationnements, seront réglés par le Ministre des finances et le Ministre des travaux publics, après avoir entendu la Compagnie.

Ces convois, destinés au service général de la poste aux lettres, pourront parcourir toute l'étendue, ou seulement partie de la ligne du chemin de fer.

L'Administration des postes fera construire et entretiendra à ses frais des voitures appropriées au transport des dépêches par les convois spéciaux. Ces voitures, dont la forme et les dimensions seront déterminées par l'Administration des postes, devront pouvoir contenir, outre le courrier, un ou plusieurs agents chargés, pendant le trajet, de la manipulation et du triage des lettres, ainsi que de l'échange des dépêches dans les différentes stations

Il sera payé à la Compagnie une rétribution qui ne pourra excéder soixante-quinze centimes (75 c.) par kilomètre parcouru par les convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes. Si cette administration emploie plus d'une voiture, la rétribution n'excèdera pas vingt-cinq centimes (25 c.) par kilomètre et par voiture en sus de la première.

Ces rétributions pourront être révisées tous les cinq ans, et fixées de gré à gré ou à dire d'experts, sans pouvoir excéder le taux ci-dessus fixé.

La Compagnie pourra placer, dans ces convois spéciaux, des voitures de toutes classes pour le transport des voyageurs et des marchandises. Les voitures affectées ou appropriées au transport des dépêches et des agents de l'Administration, seront toujours placées, au lieu du départ, à l'arrière du train des voitures de la Compagnie.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

PROJET PRESENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

La Compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux, ou de changer les heures de départ, la marche et les stationnements de ces convois, qu'autant que l'Administration l'aura prévenue par écrit quinze jours à l'avance.

Néanmoins, toutes les fois que, en dehors des services réguliers, l'Administration requerra l'expédition d'un convoi spécial, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police.

Le prix sera ultérieurement réglé de gré à gré, ou à dir d'experts, entre l'Administration et la Compagnie.

Art. 45.

La Compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir par convoi ordinaire, les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons seront construits aux frais de l'État ou des départements, et leurs dimensions déterminées par un arrêté du Ministre de l'intérieur.

Les employés de l'Administration, gardiens, gendarmes et prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires, ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe du tarif de la dernière classe.

Le transport des voitures et des wagons sera gratuit.

Art. 46.

Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique électrique; il se réserve aussi le droit de faire toutes les réparations et de prendre toutes les mesures propres à assurer le service de la ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'Administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établis-

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 45.

Comme au projet.

Art. 46.

Comme au projet.

sement de maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La Compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et les appareils des lignes électriques; de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la Compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après des instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique, auront le droit de circuler gratuitement dans les wagons du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accident grave, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne, pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit.

Art. 47.

A toute époque, après l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé par l'article 1er pour l'achèvement des travaux, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la Compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué : on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La Compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle au-

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 47.

Comme au projet.

rait droit à l'expiration de la concession, selon l'art. 48 ci-après.

Art. 48.

A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'article 26.

Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits.

La Compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, telles que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et, en général, tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, charriots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, l'Etat sera tenu de les reprendre à dire d'experts, si la Compagnie le requiert; et réciproquement, si l'Etat le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder également à dire d'experts.

Toutefois, l'Etat ne sera tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 49.

Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autorise-

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 48.

Comme au projet.

Art. 49.

Comme au projet.

rait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer qui fait l'objet de la présente concession, la Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées, mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la Compagnie.

Art. 50.

Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, dans la contrée où est situé le chemin de fer projeté, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de l'adjudicataire.

Art. 51.

Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin de fer qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Les Compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer qui fait l'objet du présent cahier des charges, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses Compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 50.

Comme au projet.

Art. 51.

Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

---

statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas ou une Compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne qui fait l'objet du présent cahier des charges, n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi, dans celui où la Compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements ou embranchements, les Compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes.

Celle des Compagnies qui sera dans le cas de se servir d'un matériel qui ne serait pas sa propriété, paiera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les Compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité, ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La Compagnie pourra être assujettie par les lois qui autoriseront ultérieurement des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant le chemin de Marseille à Avignon, à accorder aux Compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de 100 kilom., 10 p. 100 du prix perçu par la Compagnie ;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 100 kilom., 15 p. 100 ;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 k. 20 p. 100;

4° Si le prolongement et l'embranchement excède 300 k. 25 p. 100.

Art. 52.

Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'Administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 52.

Comme au projet.

fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la Compagnie.

Art. 53.

Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains qui renferment des carrières, ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité, aient été remblayées ou consolidées. L'Administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront, d'ailleurs, exécutés par les soins et aux frais de la Compagnie du chemin de fer.

Art. 54.

Les agents et gardes que la Compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes-champêtres.

Art. 55.

Il sera institué, près de la Compagnie, un commissaire spécialement chargé de surveiller les opérations de la Compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'Etat.

Le traitement du commissaire restera à la charge de la Compagnie. Pour y pourvoir et acquitter en même temps les frais mis à sa charge par l'art. 29 ci-dessus, la Compagnie sera tenue de verser, chaque année, à la caisse du receveur géné-

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 53.

Comme au projet

Art. 54.

Comme au projet.

Art. 55.

Comme au projet.

ral du département des Bouches-du-Rhône, la somme de *quinze mille francs.*

Dans le cas où la Compagnie ne verserait pas la dite somme aux époques qui seront fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 56.

La Compagnie devra faire élection de domicile à Marseille.

Dans le cas de non-élection de domicile, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du département des Bouches-du-Rhône.

Art. 57.

Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie et l'Administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département des Bouches-du-Rhône, sauf recours au conseil d'Etat.

Art. 58.

Avant la signature de la convention, la Compagnie sera tenue de déposer une somme de *sept cent mille francs* en numéraire, ou en rentes sur l'Etat, calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, ou en bons du Trésor, ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la Caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seront nominatives ou à ordre.

Cette somme, qui forme le cautionnement de l'entreprise, sera rendue à la Compagnie, ainsi qu'il est dit à l'art. 30.

Art. 59.

Le présent cahier des charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Une somme qui n'excédera pas *dix mille francs.*
Le reste comme au projet.

Art. 56.

Comme au projet.

Art. 57.

Comme au projet.

Art. 58.

Comme au projet.

Cette somme, qui formera le cautionnement de l'entreprise, sera rendue à la Compagnie, ainsi qu'il est dit au dernier paragraphe de l'art. 30.

Art. 59.

Comme au projet.

rait droit à l'expiration de la concession, selon l'art. 48 ci-après.

Art. 48.

A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'article 26.

Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits.

La Compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, telles que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et, en général, tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, charriots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, l'Etat sera tenu de les reprendre à dire d'experts, si la Compagnie le requiert; et réciproquement, si l'Etat le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder également à dire d'experts.

Toutefois, l'Etat ne sera tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 49.

Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autorise-

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 48.

Comme au projet.

Art. 49.

Comme au projet.

rait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer qui fait l'objet de la présente concession, la Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées, mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la Compagnie.

Art. 50.

Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, dans la contrée où est situé le chemin de fer projeté, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de l'adjudicataire.

Art. 51.

Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin de fer qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Les Compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer qui fait l'objet du présent cahier des charges, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses Compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 40.

Comme au projet.

Art. 41.

Comme au projet.

statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas ou une Compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne qui fait l'objet du présent cahier des charges, n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi, dans celui où la Compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements ou embranchements, les Compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes.

Celle des Compagnies qui sera dans le cas de se servir d'un matériel qui ne serait pas sa propriété, paiera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les Compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité, ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La Compagnie pourra être assujettie par les lois qui autoriseront ultérieurement des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant le chemin de Marseille à Avignon, à accorder aux Compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de 100 kilom., 10 p. 100 du prix perçu par la Compagnie ;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 100 kilom., 15 p. 100 ;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 k. 20 p. 100;

4° Si le prolongement et l'embranchement excède 300 k. 25 p. 100.

Art. 52.

Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'Administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 52.

Comme au projet.

fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la Compagnie.

Art. 53.

Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains qui renferment des carrières, ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité, aient été remblayées ou consolidées. L'Administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront, d'ailleurs, exécutés par les soins et aux frais de la Compagnie du chemin de fer.

Art. 54.

Les agents et gardes que la Compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes-champêtres.

Art. 55.

Il sera institué, près de la Compagnie, un commissaire spécialement chargé de surveiller les opérations de la Compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'Etat.

Le traitement du commissaire restera à la charge de la Compagnie. Pour y pourvoir et acquitter en même temps les frais mis à sa charge par l'art. 29 ci-dessus, la Compagnie sera tenue de verser, chaque année, à la caisse du receveur géné-

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 53.

Comme au projet

Art. 54.

Comme au projet.

Art. 55.

Comme au projet.

ral du département des Bouches-du-Rhône, la somme de *quinze mille francs*.

Dans le cas où la Compagnie ne verserait pas la dite somme aux époques qui seront fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 56.

La Compagnie devra faire élection de domicile à Marseille.

Dans le cas de non-élection de domicile, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du département des Bouches-du-Rhône.

Art. 57.

Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie et l'Administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département des Bouches-du-Rhône, sauf recours au conseil d'Etat.

Art. 58.

Avant la signature de la convention, la Compagnie sera tenue de déposer une somme de *sept cent mille francs* en numéraire, ou en rentes sur l'Etat, calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, ou en bons du Trésor, ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la Caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seront nominatives ou à ordre.

Cette somme, qui forme le cautionnement de l'entreprise, sera rendue à la Compagnie, ainsi qu'il est dit à l'art. 30.

Art. 59.

Le présent cahier des charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Une somme qui n'excédera pas *dix mille francs*.
Le reste comme au projet.

Art. 56.

Comme au projet.

Art. 57.

Comme au projet.

Art. 58.

Comme au projet.

Cette somme, qui formera le cautionnement de l'entreprise, sera rendue à la Compagnie, ainsi qu'il est dit au dernier paragraphe de l'art. 30.

Art. 59.

Comme au projet.

(N° 202.)

Chambre des députés.

SESSION 1845.

PROJET DE LOI

Relatif au chemin de fer de Bordeaux à Cette et à l'embranchement de Castres sur ce chemin,

PRÉCÉDÉ

DE L'EXPOSÉ DES MOTIFS,

PRÉSENTÉ

PAR M. LE MINISTRE SECRÉTAIRE D'ÉTAT AU DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS.

Séance du 14 Juin 1845.

MESSIEURS,

Le chemin de fer de l'Océan sur la Méditerranée, par Bordeaux, Toulouse et Marseille, classé par la loi du 11 juin 1842, se compose, à partir de cette dernière ville :

1° Du chemin de Marseille à Avignon avec em-

submersible, va traverser le Lot au-dessous du pont d'Aiguillon, contourne les coteaux entre Aiguillon et Port-Sainte-Marie, où il passe en partie dans le fleuve et à niveau du tablier du pont suspendu établi devant cette ville; s'appuyant, à partir de ce point, sur le revers des coteaux à la limite des inondations du fleuve, il débouche dans la plaine de Saint-Hilaire, arrive à Agen, où il passe sous le canal latéral, et se prolonge ensuite le long de la rive droite du fleuve en passant à Laspeyres, la Magistère et Valence.

A partir de Moissac, plusieurs combinaisons ont été étudiées concurremment. La première consiste à rester sur la rive droite du Tarn jusqu'à Montauban, où l'on franchirait la rivière sur un viaduc qui servirait également au chemin du centre, si ce dernier chemin devait s'embrancher à Montauban avec la ligne de Bordeaux à Toulouse. Dans la deuxième, le tracé franchirait le Tarn à environ 2 kilomètres au-dessus de Moissac, et se dirigerait par Montauban sur la rive gauche, pour revenir ensuite dans le bassin de la Garonne.

Enfin un troisième tracé se confondrait avec le second jusqu'au-delà du viaduc du Tarn, au-dessus de Moissac; mais se développerait ensuite dans la vallée de la Garonne, en passant par Castel-Sarrasin, Saint-Porquier, Montech et Grisolles, où il rejoindrait les deux autres directions.

Ce dernier tracé laisserait à l'écart la ville de Montauban, qui ne pourrait être desservie que par un embranchement.

Toutes ces directions ont été étudiées avec beaucoup de soin, et le résultat de ces études a fait penser à MM. les Ingénieurs que le second

tracé méritait la préférence sous tous les rapports.

Ce second tracé, ainsi que nous l'avons dit, franchit le Tarn au-dessus de Moissac, et à une faible distance du pont-aqueduc construit pour le canal latéral, traverse en remblais et en ligne droite la plaine submersible, passe assez près de Castel-Sarrasin pour desservir cette ville, et se dirige ensuite vers Montauban par la Ville-Dieu; arrivé aux abords de cette ville, il se développe en remblais dans la plaine de la rive gauche, à proximité de la gare du canal et des faubourgs de Gasseras et de Ville-Bourbon, coupe en viaduc plusieurs routes et chemins, ainsi que l'embranchement du cana latéral et la route royale de Montauban à Auch.

A partir de Montauban, le tracé se dirige vers la forêt de Montech, où il franchit le faîte qui sépare le bassin du Tarn de celui de la Garonne: il se rapproche du canal latéral vers Monbartier, et ne s'en écarté plus jusqu'aux limites du département de la Haute-Garonne. En avant de Grisolles, il passe sous la route royale de Paris à Toulouse, touche à Grisolles, se tient entre Pompignan et le coteau, se développe entre le coteau et la route royale de Paris à Toulouse, qu'il coupe en deux points en avant et après Castelnau, afin d'éviter de traverser le bourg, dont les maisons sont groupées au pied et sur le flanc de la colline. Au-delà de Castelnau, le tracé franchit la rivière de l'Hers sur un pont de trois arches, de 12 mètres d'ouverture chacune, passe près de Saint-Jory, et atteint les abords de Toulouse à l'extrémité du faubourg Matabiau, vers la route d'Alby.

Dans la traversée de Toulouse, le tracé passe sous la route d'Alby, se dirige ensuite en tranchée

au pied du coteau, pour passer derrière l'école vétérinaire construite à l'extrémité de l'allée Lafayette, se prolonge entre le canal et le coteau, coupe plusieurs routes, et parvient à l'autre extrémité de la ville vers le pont des Demoiselles. Il se développe ensuite dans la vallée de l'Hers, franchit cette rivière sur un pont de 15 mètres d'ouverture, et côtoie le canal du Midi jusqu'au faîte de Naurouze, qui sépare le versant de l'Océan de celui de la Méditerranée.

Au-delà du faîte et sur le versant de la Méditerranée, deux directions ont été étudiées par les vallées du Tréboul et du Fresquel, dont les deux bassins coulent à peu près parallèlement et se réunissent vers Villepinte, au-delà de Castelnaudary. Ces deux études ne présentent que de légères différences sous le rapport des pentes, des convenances du tracé et même des dépenses.

A partir de l'embouchure du Tréboul dans le Fresquel, le tracé ne quitte plus cette dernière vallée, que suit également le canal du Midi, et aboutit aux abords de Carcassonne. Sur le versant de la Méditerranée, la ligne franchit la rigole de Naurouze et coupe plusieurs fois le canal du Midi et le Fresquel.

Dans toute cette partie du tracé, de Bordeaux à Carcassonne, qui a 348,000 mètres de développement, les pentes et rampes ne dépassent pas 3 millimètres par mètre, si ce n'est toutefois en un point, sur une longueur de 516 mètres, à Agen, où l'on a dû adopter une rampe de 0^{m} 00560. Les rayons des courbes ne sont nulle part inférieurs à 1,000 mètres.

Au-delà de Carcassonne, le tracé suit la rive droite de l'Aude jusqu'à Saint Coual, s'en éloigne

en ce point pour aller passer à Foncouverte, à droite de Lezignan, à gauche de Villedaigne ; puis se porte sur Narbonne en passant par Montredon : de Narbonne il va franchir l'Aude au-dessous de Cuxac, coupe la pointe méridionale de l'étang de Capestang et arrive à Béziers.

De Béziers enfin il se porte sur Cette, soit par Agde, soit par Pézenas : la première direction est préférée par les ingénieurs, la dernière est celle à laquelle la Commission d'enquête de l'Hérault donne la préférence. Nous devons dire toutefois que les premières études faites sur la direction par Pézenas paraissant être incomplètes, il y aura lieu dès lors, avant de décider sur le choix du tracé, de se livrer à de nouvelles investigations.

Quant à présent, d'ailleurs, si l'on admet le tracé par Agde, l'on obtient de Carcassonne à Cette une distance de 133 kilomètres environ, et, par suite, pour le chemin tout entier de Bordeaux à Cette, un développement de 481 kilomètres.

Nous ne devons pas omettre d'ajouter qu'indépendamment de la ligne par Carcassonne et Narbonne, une étude a été faite entre Toulouse et Béziers sur une ligne passant par Castres et Saint-Pons; mais les difficultés de cette nouvelle direction sont telles qu'il n'est pas possible de la mettre en parallèle avec la première, et tout ce que l'on pourra faire ce sera de rattacher la ville de Castres au chemin principal au moyen d'un embranchement sur un point le plus voisin possible de Castelnaudary. Cet embranchement dont l'étude a été faite, aurait 45 kilomètres de longueur.

Quant à la dépense du chemin de Bordeaux à Cette, d'après les indications énoncées dans l'avis

du Conseil général des ponts-et-chaussées, l'on ne peut l'évaluer à moins de 320,000 fr. par kilomètre, c'est-à dire à moins de 154 millions fr. pour la ligne entière.

Après avoir ainsi décrit les divers tracés soumis à l'étude, nous vous devons, Messieurs, quelques détails sur les résultats des enquêtes dont ils ont été l'objet.

Dans le département de la Gironde, où deux tracés ont été concurremment étudiés, l'un par la rive droite, l'autre par la rive gauche de la Garonne, les opinions exprimées dans l'enquête se sont naturellement divisées entre ces deux tracés : les communes situées sur la rive droite ont réclamé le tracé qui suit cette rive, et les communes de la rive gauche insistent de leur côté pour que le tracé qui doit traverser leur territoire soit préféré.

La chambre de commerce de Bordeaux, dans l'examen qu'elle a fait du projet du chemin de fer de Bordeaux à Cette, s'est moins occupée de la question d'utilité publique dont l'évidence lui paraît incontestable, que des détails du tracé dans le département de la Gironde et de l'arrivée à Bordeaux : elle approuve l'emplacement adopté par les ingénieurs pour la station de cette ville, mais elle pense que, pour permettre un jour la réunion, indispensable à ses yeux, dans cet emplacement, et de la station de la ligne de Paris et de la station du chemin de Bayonne, il conviendrait de rehausser le sol au niveau nécessaire pour la construction du viaduc à construire sur la Garonne.

Comparant ensuite le tracé de la rive gauche au tracé étudié sur la rive droite, la chambre de commerce n'hésite pas à donner la préférence au tracé

de la rive gauche : de ce côté se trouvent les centres de population, de commerce et d'industrie les plus importants, et entre autres Castres, Podensac, Barsac, Langon et Castets ; sur la rive droite on ne trouve que Cadilhac et Saint-Macaire, mais le premier de ces points va être mis en communication facile avec la rive gauche par un pont suspendu, et le second communique déjà avec cette rive par le pont de Langon.

Le tracé par la rive gauche est d'ailleurs d'exécution plus facile et moins dispendieuse que le tracé de la rive droite, et par tous ces motifs c'est celui qui doit l'emporter.

La chambre de commerce, enfin, indique quelles sont, dans son opinion, les localités auxquelles il y aurait lieu de donner des stations, et elle appelle d'ailleurs l'attention de l'administration sur l'insuffisance des évaluations portées aux devis des ingénieurs.

La Commission d'enquête réunie à Bordeaux a reconnu d'abord, en tant que de besoin, l'utilité publique du chemin de fer de Bordeaux à Cette ; revenant ensuite aux questions de détail que l'exécution de ce chemin peut soulever, elle a successivement discuté le point d'arrivée à Bordeaux, la détermination du tracé entre Bordeaux et la limite du département de la Gironde.

Sur le premier point, la Commission s'est prononcée à l'unanimité en faveur de l'établissement de la station dans le quartier Sud de la rive droite ; elle s'est abstenue, d'ailleurs, d'indiquer aucun emplacement particulier, dans la vue, dit-elle, de ne pas préjuger la question des gares, mais dans le cas où les chemins de fer de Paris à Bordeaux et de

Réole et Agen, sur la rive droite de la Garonne, et elle en prend acte pour appeler l'attention du Gouvernement sur la position malheureuse dans laquelle gémissent les communes de la rive gauche, par suite de l'abandon du canal latéral. Les eaux stagnantes qui séjournent dans les biefs inachevés de ce canal, répandent des miasmes putrides qui déciment les populations, et lorsqu'il suffit surtout de quelques millions pour terminer cette grande entreprise qui doit compléter l'œuvre de Riquet, l'on ne comprendrait pas qu'on pût laisser inachevée une voie qui doit ouvrir au commerce et à l'industrie agricole et manufacturière, un débouché si nécessaire au développement de leur prospérité.

La Commission d'enquête s'est ensuite occupée des projets spéciaux présentés par les ingénieurs, pour les passages difficiles du tracé du chemin de fer, ainsi que du choix des emplacements à assigner aux stations; et elle a indiqué sur ces divers points, les solutions qui lui paraissent les plus conformes aux intérêts de la localité; mais ces diverses questions devant être ultérieurement l'objet d'enquêtes spéciales, nous croyons inutile de reproduire ici avec détail, les observations de la Commission d'enquête.

M. le Préfet adopte lui-même, et appuie dans leur ensemble les conclusions de cette Commission.

Dans le département de Tarn-et-Garonne, la Commission d'enquête s'est surtout efforcée de démontrer l'utilité, la nécessité du tracé direct par Castel-Sarrasin et Montauban; l'intérêt du pays au point de vue agricole, industriel et commercial, aussi bien que l'intérêt de la Compagnie qui sera

chargée de l'exploitation, appelle impérieusement cette solution : Montauban, dit la Commission d'enquête, outre son importance comme agglomération de population de 25,000 âmes, comme chef-lieu de département, est le point vers lequel convergent les populations du Lot, du Cantal, de l'Aveyron et du Tarn, pour se diriger vers Toulouse et Bordeaux ; cette ville formera une proportion très-forte de la masse des voyageurs entre Toulouse et Bordeaux ; dix-neuf voitures et messageries partent chaque jour de Montauban ou la traversent, tandisque les populations de la Garonne entre Agen et Toulouse, ont peine à en alimenter trois.

La Commission d'enquête ajoute que c'est à Montauban que le chemin de fer du Centre doit rejoindre la ligne de Bordeaux à Toulouse, et, par tous ces motifs, elle insiste, comme nous l'avons dit, pour le tracé direct par cette ville, indiquant d'ailleurs quelques améliorations de détail qui lui paraissent devoir être apportées au projet pour la traversée de Moissac et la station de cette ville.

La Commission demande aussi, en terminant, que les départements soient affranchis de l'obligation de contribuer à la dépense des terrains traversés par le tracé, et que les travaux soient d'abord entrepris à partir de Toulouse, pour hâter le moment où les chefs-lieux d'arrondissements seront réunis par cette voie au chef-lieu du département, et au ressort de la cour royale dont ils dépendent.

Monsieur le Préfet de Tarn-et-Garonne appuie à son tour, avec de vives instances, le vœu exprimé par la Commission d'enquête pour que le tracé du chemin de fer passe par Montauban et Castel-Sar-

rasin. Montauban, par sa population, son industrie, son commerce, a trop d'importance pour être laissée en dehors de la ligne principale; et, en présence d'aussi grands intérêts, un raccourcissement de 13 kilomètres ne peut et ne doit avoir qu'une bien faible valeur.

Dans le département de la Haute-Garonne, l'enquête a donné lieu à de vives et nombreuses manifestations. Tous les vœux, toutes les opinions appellent avec instance la plus prompte exécution possible du chemin de fer; ce chemin doit exercer sur la prospérité du pays la plus heureuse influence, et les divers conseils municipaux des communes intéressées, celui de la ville de Toulouse spécialement, la Chambre de commerce de cette ville et la commission d'enquête, demandent unanimement qu'un projet de loi soit présenté dans la présente session pour autoriser cette grande entreprise.

Le conseil municipal de Toulouse s'est longuement occupé, dans sa délibération, de l'emplacemant à donner à la station de Toulouse, et il est d'avis que cette station doit être établie entre les ponts Guillemery et Montaudron, en arrière des magasins de l'administration du canal du Midi; mais, ainsi que le fait observer M. le Préfet de la Haute-Garonne, cette question devra faire ultérieurement l'objet d'une instruction spéciale, et ce n'est qu'à la suite de cette instruction qu'il y aura lieu de la résoudre.

Examinant ensuite les divers tracés proposés entre Moissac et Toulouse, le conseil municipal fait remarquer que le passage par Montauban augmente beaucoup trop la distance à parcourir, au grand

préjudice des rapports commerciaux de Toulouse avec les localités situées entre cette ville et l'Océan, et il exprime le vœu que le chemin de fer soit tracé directement de Moissac à Toulouse, avec embranchement sur Montauban.

Enfin, le conseil municipal demande que le Gouvernement rende l'exécution du chemin de fer accessible à l'intérêt privé, au moyen d'une subvention ou d'une prise d'action, ou d'un prêt, ou d'une garantie d'intérêts.

La chambre de commerce de Toulouse a surtout porté son attention sur la partie du tracé qui s'étend entre la ville de Carcassonne et la limite du département de Lot-et-Garonne, et dont Toulouse occupe le centre; elle a comparé les avantages et les inconvénients des divers tracés proposés, et elle a donné la préférence à celui qui place Montauban sur le parcours direct du chemin de fer; Montauban et Toulouse, dit cette Chambre, ne formeront bientôt plus qu'une ville, leurs intérêts deviendront en quelque sorte communs, et si la première n'obtenait qu'un embranchement, les relations si multipliées de l'une à l'autre seraient complètement entravées.

La chambre de commerce s'occupant ensuite de l'emplacement du débarcadère de Toulouse, demande que ce débarcadère soit divisé en deux établissements, l'un, destiné aux convois de grande vitesse et qui serait placé auprès de l'école vétérinaire, l'autre, qui serait spécialement affecté aux marchandises et qui serait établi au faubourg Saint-Etienne. Ce dernier emplacement devrait, d'ailleurs, être seul adopté, dans le cas où l'on ne ferait qu'une seule station.

Enfin, la chambre de commeçe exprime le vœu

que le Gouvernement accorde à la ligne projetée le concours qu'il a déjà prêté à quelques autres placées dans des conditions moins défavorables.

La Commission d'enquête du département de la Haute-Garonne commence par déclarer qu'elle joint ses vœux à ceux de tous les citoyens des départements intéressés pour appeler la plus prompte exécution possible du chemin de fer de Bordeaux à Cette : ce chemin est destiné à établir des communications nombreuses et faciles entre les contrées méridionales de l'Est et de l'Ouest de la France, à multiplier sur les points intermédiaires les relations qui existent déjà ; à donner un essor plus rapide à l'échange des produits de l'agriculture et de l'industrie nationale ou étrangère dont l'exportation ou les arrivages s'opèrent par l'Océan ou la Méditerranée : il réalisera une nouvelle jonction des deux mers, et complétera, dans l'intérêt du commerce de l'industrie et des arts, le bienfait des voies navigables dont l'achèvement prochain est si vivement désiré.

Venant ensuite à l'examen partiel du projet soumis à l'enquête, la Commission fait remarquer que le tracé direct par Montauban doit, il est vrai, augmenter de 80 cent. pour les voyageurs, et de 2 fr. environ par tonne, la dépense du transport sur la ligne entière ; mais ce léger sacrifice, qui ne se ferait sentir réellement que pour les trajets restreints de Toulouse à Moissac, sera amplement compensé par les nombreux avantages que retireront les deux villes de Toulouse et de Montauban, et les localités environnantes d'un service direct entre ces deux villes.

La Commission d'enquête appuie, en outre, le

projet d'un embranchement sur Castres, qui complètera les avantages à recueillir de l'établissement du chemin de fer; et enfin, en ce qui touche la question de la station de Toulouse, elle demande deux gares, l'une pour les voyageurs au quartier Lafayette, l'autre pour les marchandises au faubourg Saint-Étienne.

M. le Préfet de la Haute-Garonne, ainsi que nous l'avons dit déjà, fait observer que l'examen de la question relative à la station de Toulouse est prématuré en ce moment, et il ajourne à une époque ultérieure son avis sur cette question : il adopte, d'ailleurs, sur tous les autres points, les conclusions de la Commission d'enquête, et il insiste pour que le Gouvernement réalise, dans la présente session des Chambres, une mesure éminemment utile au Midi de la France.

Dans le département du Tarn, comme on pouvait s'y attendre, la discussion de l'enquête a porté surtout sur la préférence à donner au tracé passant par Castres, ou à celui qui ne dessert cette ville que par un embranchement se séparant de la ligne principale en un point situé entre Villefranche et Castelnaudary.

La Commission d'enquête a donné à cette question un examen approfondi, et, tout en reconnaissant que l'embranchement de Castres serait très-utile pour le département du Tarn, et en particulier pour l'arrondissement de Castres, elle est d'avis que la direction par cette ville avec embranchement sur Alby, lui est infiniment préférable, et au point de vue de l'intérêt local, et au point de vue de l'intérêt général du pays.

A l'appui de cette opinion, la Commission expose que si le chemin traverse le bas Languedoc, il n'ajoutera rien à la prospérité de ce pays presqu'entièrement agricole, et dont les ressources ont été développées autant qu'elles peuvent l'être par la création du canal du Midi dont il jouit depuis cent cinquante ans. Le peu d'industrie que l'on y rencontre est concentré dans les villes de Carcassonne, Limoux et Chalabre, et le transport des matières premières et des produits fabriqués continuera d'avoir lieu par le canal qui sera toujours une voie plus économique. Les vins, qui sont à peu près les seuls produits du sol entre Castelnaudary et Narbonne, n'abandonneront pas, non plus, les bateaux pour monter sur les wagons du chemin de fer : ainsi ce chemin, inutile pour les localités qu'il traversera, n'obtiendrait des transports que par une guerre de tarifs ruineuse pour les deux voies de communication rivales.

Si, au contraire, le chemin suit la direction par Castres et Saint-Pons, alors il rencontre sur son parcours, Vabre, Brassac, Roquecourbe, Vielmur, les Salvages et Hauterive, Mazames, la Bastide, Riols, Olargues, Bédarieux ; il passe à 20 kilomètres de Lodève, et profite sans concurrence de tout le mouvement commercial de cette contrée déshéritée jusqu'à présent de toute voie de communication perfectionnée, en même temps qu'il lui apporte d'immenses bienfaits.

Le chemin de fer ainsi tracé, ajoute la Commission, qui serait utile à l'industrie et au commerce, ne le serait pas moins à l'agriculture qui expédie annuellement sur Béziers une valeur de 3 millions en bœufs, veaux et moutons, ainsi que des grains et des fari-

nes, et en tire en échange des vins qui se répandent dans l'arrondissement de Castres. Enfin, en donnant un débouché facile aux bois que produisent les montagnes, aux fourrages, à la chaux, à la brique, aux marbres que l'on tire de Saint-Pons et d'Escoussens, l'établissement de ce chemin amènerait une réduction notable dans le prix de ces matières aujourd'hui très élevé, à raison de la difficulté des transports.

La Commission reconnaît toutefois que le chemin par Castres, coûtera plus cher que par Carcassonne, mais elle demande si l'on doit hésiter à dépenser quelques millions de plus pour assurer les avantages signalés dans sa délibération.

Elle termine enfin en faisant remarquer que le département de l'Aude jouit, depuis plus d'un siècle et demi, d'un canal construit pour les deux tiers avec les fonds de l'État et de la province du Languedoc, et qu'il ne paraît pas juste de doter encore ce département d'une seconde voie de communication perfectionnée, lorsqu'il est possible de l'établir dans une autre localité où elle doit produire tant et de si grands résultats.

Dans le département de l'Aude comme dans tous les autres, toutes les opinions proclament unanimement l'utilité publique d'un chemin de fer destiné à mettre en communication l'Océan avec la Méditerranée.

La Commission d'enquête, après s'être associée à cette manifestation, a examiné spécialement les divers tracés proposés dans la traversée du département de l'Aude, et elle a donné la préférence à celui qui passe par Carcassonne et par Narbonne.

N° 202

Indépendamment de la facilité d'exécution que présente la vallée de l'Aude, ce tracé traverse un territoire riche en produits agricoles, commerciaux et industriels : toutes les villes qu'il touche possèdent de nombreuses fabriques : à Castelnaudary, la minoterie et la poterie ; à Carcassonne, les fabriques de draps, la minoterie, la poterie, la chapellerie, la fonte du fer, du cuivre, la tannerie, la mégisserie, les fours à chaux et à plâtre, la fabrication du papier, des couvertures de laine et de coton ; à Narbonne, les distilleries d'eau-de-vie, les minoteries, vert de gris, bonneteries, etc. Tous ces établissements, qui prospèrent, recevront une activité nouvelle de l'établissement du chemin de fer auquel ils fourniront de nombreux transports.

A ces divers éléments de prospérité pour le chemin de fer, s'ajoutera l'immense quantité de matériaux de toute espèce, marbres, chaux, plâtre, briques, bois de sapin, minerais de fer, de manganèse, de lignite, vins, eau-de-vie, etc., produits par le département, et qui s'exportent en partie dans les départements voisins. Enfin il profitera encore du passage de marchandises de toute espèce et de bestiaux qui, venant d'autres parties du royaume, traversent l'Aude pour approvisionner la Gascogne, le haut et le bas Languedoc, le Roussillon et la Catalogne.

La Commission est, d'ailleurs, d'avis qu'un embranchement sur Castres donnera une satisfaction suffisante aux intérêts de cette ville, ainsi qu'à ceux des départements qui l'avoisinent ; et elle demande que cet embranchement parte de Castelnaudary et non de Naurouse, point de jonction indiqué dans les projets.

M. le préfet de l'Aude adopte sur tous les points l'avis de la Commission d'enquête.

Dans le département de l'Hérault, trois questions ont surtout fixé l'attention des conseils et commission appelés à délibérer sur le projet du chemin de fer de Bordeaux à Cette : 1° Entre Toulouse et Béziers doit-on préférer le tracé par Castres ou celui par Carcassonne? 2° Entre Beziers et Mèze passera-t-on par Pézenas ou par Agde? 3° Quelle direction suivra-t-on de Mèze à Cette?

La Chambre de commerce, sur la première question, s'est prononcée énergiquement pour l'adoption de la ligne par Carcassonne, qui lui paraît présenter sur la ligne par Castres de grands avantages sous le rapport de l'économie de la dépense, de l'agglomération des populations desservies et de l'importance des intérêts industriels et agricoles des pays traversés.

Quant au tracé entre Béziers et Mèze, la Chambre de commerce donne la préférence à la ligne de Pézenas, faisant remarquer que les pays qu'elle traverse, les plus peuplés et les plus riches du département, déversent presque exclusivement leurs produits sur Béziers et surtout sur Cette, et que cette dernière ville n'a que très-peu de relations avec Agde.

Entre Mèze et Cette enfin, la chambre de commerce demande l'adoption du tracé par Bouzigues et les Eaux-Blanches; toutefois, elle fait observer que ce tracé contournant l'étang de Thau, revient en quelque sorte sur lui-même pour aller à Cette, ce qui augmente le parcours des marchandises et des voyageurs destinés pour Montpellier, Nimes et

la région à l'est de ces villes. Elle émet en conséquence le vœu que, sans abandonner le chemin sur Cette, on dirige des environs de Balaruc un embranchement sur les abords de Frontignan, et que, dans le cas où le chemin de fer de Cette à Montpellier, par l'insuffisance de sa construction, ne pourrait pas servir à la circulation de la grande ligne de l'Océan à la Méditerranée, on établisse de Bouzigues sur Montpellier une branche directe qui viendrait aboutir à l'embarcadère du chemin de fer de Montpellier à Nîmes.

Le conseil municipal de la ville de Montpellier voudrait qu'au lieu de faire aboutir le chemin de fer à Cette même, on le dirigeât de Mèze sur Montpellier; par cette direction, on abrège le parcours, on se dégage des embarras du raccordement avec le chemin de Montpellier à Cette, concédé pour 99 ans, et qui, dans son état actuel, ne répondrait pas à sa destination nouvelle; enfin on évitera les dépenses et les difficultés des travaux à faire pour contourner l'étang de Thau,

La Commission d'enquête a examiné à son tour et dans les plus grands détails, les diverses questions ci-dessus énoncées :

Sur le premier point, elle a écarté le tracé par Castres, à raison des difficultés que présentait son exécution et des dépenses considérables qu'il entraînerait, et tout en regrettant de ne pas pouvoir se prononcer pour ce tracé qui desservirait de nombreuses populations dépourvues de moyens faciles de transport, elle a adopté à l'unanimité la direction par Carcassonne et Narbonne. Elle a écarté de même deux tracés étudiés entre Agde et Cette, l'un par la plage, l'autre par Florensac ; le

premier parce qu'il traverse un pays entièrement désert, et où le chemin serait livré sans défense aux tentatives de la malveillance; l'autre parce qu'il ne satisfait à aucun des intérêts du département.

La Commission passant ensuite à la discussson des tracés entre Béziers et Mèze, fait remarquer que celui par Pézenas traverse un pays plus peuplé; deux routes départementales et deux routes royales aboutissant à cette ville, y amènent chaque jour par 15 voitures publiques une grande population, et en ont fait le centre d'un commerce d'importation et d'exportation dont le mouvement annuel peut être évalué à 67,583,200 kilogrammes; ce tracé, en ouvrant un débouché nouveau, développera nécessairement l'exploitation des mines du bassin houiller de Ronjan, et permettra à leurs produits de soutenir la concurrence sur tous les ports de la Méditerranée avec les houilles anglaises.

Quant au port d'Agde, il souffrira peu de l'adoption de la direction rivale, car il aura toujours pour le transport des marchandises la navigation sur mer, sur les étangs et sur les canaux, moins coûteuse que les chemins de fer, et, au surplus, il pourra être réuni à la ligne principale par un embranchement.

Par ces motifs et à la majorité de huit voix contre cinq, la Commission se prononce pour le tracé par Pézenas avec embranchement sur Agde.

Enfin à l'égard du tracé de Mèze à Cette, la Commission a été d'avis qu'il était indispensable d'aller directement sur cette ville, soit au point de vue des intérêts du département dont les produits agricoles seront exportés par ce port, soit, au point de vue

d'un intérêt plus général, pour y appeler le transit des productions de l'Orient se dirigeant vers l'Ouest. Il lui a paru, en outre, qu'au point de vue stratégique, il importait d'éloigner, autant que possible, des plages inhabitées et sans défense une ligne aussi importante que celle de l'Océan à la Méditerranée.

En conséquence, à l'unanimité, elle a adopté la ligne directe de Mèze à Cette, et a demandé que le raccordement indiqué en tête du pont de la Peyrade fût reporté sur la terre ferme, en un point quelconque, plus rapproché de Frontignan et non sur la plage.

M. le Préfet de l'Hérault combat la demande du conseil municipal de Montpellier, tendant à porter directement le tracé du chemin de fer de Mèze sur Montpellier, en laissant à l'écart la ville de Cette; en ce qui touche la direction par Pézenas ou par Agde, il pense qu'il convient de laisser à la Compagnie concessionnaire le soin de proposer le tracé qui lui paraîtra le plus avantageux.

Le Conseil général des ponts-et-chaussées, après un examen approfondi de tous les détails des projets rédigés par MM. les Ingénieurs, a proposé de les approuver en demandant toutefois :

1° Que le chemin partît du quartier sud de Bordeaux, sans désignation plus spéciale, et qu'il fût fait des études pour mettre en communication les chemins arrivant à Bordeaux par la rive droite, et ceux qui y arriveront par la rive gauche; cette communication devant être établie soit au moyen d'un viaduc spécial, soit au moyen d'une simple voie de fer posée sur le pont actuel, dût cette voie n'être desservie que par des chevaux.

2° que la direction à suivre entre Béziers et Cette fût réservée jusqu'à plus ample instruction.

3° Enfin, que le chemin aboutît à Cette, et que l'on avisât, dès à présent, aux mesures à prendre pour contraindre, en cas de refus, la Compagnie du chemin de fer de Montpellier à Cette à poser une seconde voie, et à mettre son matériel d'exploitation en rapport avec l'importance nouvelle que ce chemin va recevoir comme élément de la grande ligne de Bordeaux à Marseille.

Le Conseil général des ponts-et-chaussées a été d'avis, en outre, d'approuver le projet d'embranchement sur Castres, mais de ne comprendre cet embranchement dans la concession du chemin principal qu'autant qu'il serait bien démontré que son exécution ne serait pas une charge onéreuse pour la Compagnie concessionnaire.

Nous avons, Messieurs, à notre tour donné à cette importante question l'attention la plus sérieuse, et nous n'avons pu, en ce qui concerne le tracé du chemin de fer, que nous ranger sur tous les points à l'avis du Conseil général des ponts-et-chaussées.

En ce qui touche d'abord le tracé aux abords de Bordeaux, il est évident qu'il n'est pas possible de ne pas mettre en communication l'un avec l'autre les divers chemins aboutissant dans cette ville. Nous l'avions déclaré d'avance en vous présentant, dans la session dernière, le projet de loi relatif au chemin d'Orléans à Bordeaux. Le chemin de fer de Paris à Bordeaux doit un jour se prolonger jusqu'à Bayonne; la loi de 1842 a classé, non pas une ligne de Paris à Bordeaux seulement, mais une ligne de Paris à la frontière d'Espagne, par Bordeaux et

Bayonne. Il peut se faire d'ailleurs que le chemin de Bordeaux à Bayonne ait une partie commune avec celui de Bordeaux à Cette; il faut donc se réserver dans l'avenir le moyen d'opérer la jonction continue des deux chemins, et comme la Compagnie du chemin de Cette profitera des avantages de cette réunion, elle doit en partager les dépenses.

Les études auront lieu d'ailleurs suivant l'une et l'autre des combinaisons indiquées par le Conseil général des ponts-et-chaussées, et l'Administration vous proposera celle qui lui paraîtra la plus conforme à l'intérêt général, en vous demandant les moyens nécessaires pour la réaliser.

Entre Bordeaux et un point situé en face de la Réole, les raisons techniques se réunissent aux raisons économiques pour faire préférer le tracé de la rive gauche, et le moindre doute n'est pas permis à cet égard.

De la Réole à Toulouse, le tracé devra suivre constamment la rive droite. C'est de ce côté que se trouve le plus grand nombre de populations agglomérées, et, de plus, le chemin de fer, sur plusieurs points, pourra profiter des travaux du canal pour se mettre à l'abri des inondations.

Le passage près Montauban a été également adopté sans la moindre hésitation de notre part. Une ville de 25,000 habitants, à laquelle aboutissent tant de voies de communication, et qui est traversée tous les jours par un si grand nombre de voitures publiques, ne pouvait rester en dehors de la grande ligne destinée à unir Bordeaux à Toulouse.

De Toulouse à Cette, nous avions à choisir entre deux directions principales, l'une par Castelnaudary et Carcassonne, l'autre par Castres et la Mon-

tagne noire. Cette dernière présente tant de difficultés d'exécution, elle comporterait des travaux d'art si considérables, des souterrains si nombreux, que la dépense ne serait plus en rapport avec les revenus qu'on en pourrait espérer. Dans les enquêtes, le département du Tarn a seul demandé (et cela se conçoit) qu'elle fût préféré par le Gouvernement. Un pareil vœu était évidemment inadmissible.

A l'égard de la direction à suivre entre Béziers et Cette, nous avons pris une connaissance attentive des documents produits dans l'enquête, soit en faveur du tracé par Pézénas, soit en faveur du tracé par Agde, et nous n'avons pas trouvé d'éléments certains de détermination : il faut donc renvoyer cette détermination jusqu'à plus ample informé.

Enfin le chemin de fer doit arriver à Cette ; son but principal est de réunir la Méditerranée à l'Océan ; et Cette est aujourd'hui un port trop important pour que le chemin de fer projeté ne vienne pas y aboutir.

Les documents statistiques que nous avons recueillis et que nous mettrons sous vos yeux, n'élèvent qu'à 18 à 20 mille francs le produit brut par kilomètre ; et comme le prix moyen du kilomètre est évalué par le Conseil général des ponts-et-chaussées à 320,000 fr., on voit que la comparaison de ces deux chiffres fait ressortir pour la Compagnie concessionnaire un bien faible intérêt de son capital. Mais peut-être avons-nous apprécié trop faiblement les progrès de la circulation dans ces contrées si riches et si peuplées, et les chances de l'avenir. Nous devons le croire, du moins, puisque nous avons reçu des offres d'après lesquelles une Compagnie

se chargerait de tous les travaux, moyennant une concession de soixante-quinze ans, et le remboursement du prix des terrains. C'est donc ce maximum de durée que nous avons inscrit dans la loi. Et, en même temps, il nous a paru juste d'accueillir la demande de la Compagnie en ce qui touche le prix des terrains : nous proposons de lui accorder une subvention de quinze millions qui, d'après nos calculs, représente cette dépense, mais que la Compagnie sera tenue d'accepter à forfait sans que des comptes réciproques puissent s'ouvrir entre elle et l'État sur la quotité effective des indemnités payées. Cette subvention, d'ailleurs, ne sera délivrée que par partie aux époques déterminées par le cahier des charges.

Les considérations qui précèdent démontrent avec évidence que l'exécution de l'embranchement de Castres ne pouvait devenir une dépendance nécessaire de la concession principale sans aggraver encore ses charges, et sans rendre l'opération plus difficile. Aussi, nous vous demandons, seulement, l'autorisation de concéder isolément cet embranchement ; la concession pourra en être faite, soit à la Compagnie de la ligne principale, si elle consent à unir les deux opérations, soit à toute autre Compagnie.

Tels sont, Messieurs, les motifs principaux du projet de loi que nous venons présenter à votre examen et dont voici la teneur :

PROJET DE LOI.

LOUIS-PHILIPPE,

ROI DES FRANÇAIS,

A tous présents et à venir, salut.

Nous avons ordonné et ordonnons que le projet dont la teneur suit sera présenté, en notre nom, à la Chambre des Députés, par notre Ministre secrétaire d'Etat des travaux publics, que nous chargeons d'en exposer les motifs, et d'en soutenir la discussion assisté de M. Legrand, sous-secrétaire d'Etat au même département.

TITRE PREMIER.

Chemin de Bordeaux à Cette.

Article premier.

Le Ministre des travaux publics est autorisé à procéder, par la voie de la publicité et de la concurrence, aux clauses et conditions du cahier des charges coté A, annexé à la présente loi, à la concession du chemin de fer de Bordeaux à Cette.

Art. 2.

Il sera alloué à la Compagnie adjudicataire une subvention de quinze millions de francs (15,000,000 fr.), représentant la valeur des terrains et bâtiments dont l'occupation sera nécessaire pour l'établissement du chemin de fer.

Cette subvention sera délivrée dans les proportions et aux époques stipulées par le cahier des charges.

Art. 3.

Le Ministre des travaux publics déterminera, dans un billet cacheté, le maximum de durée de jouissance au-dessus duquel l'adjudication ne pourra être tranchée.

Ce maximum de durée ne pourra excéder soixante-quinze ans, à dater de l'époque déterminée par le cahier des charges pour l'achèvement des travaux.

TITRE II.

Embranchement de Castres.

Art. 4.

Le Ministre des travaux publics est autorisé à concéder, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges coté B, annexé à la présente loi, l'embranchement de Castres sur la ligne de Toulouse à Cette.

La durée de la concession ne pourra excéder quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater de l'époque déterminée par le cahier des charges pour l'achèvement des travaux.

Art. 5.

La convention à passer, en vertu de l'article précédent, ne deviendra définitive qu'après avoir été homologuée par une ordonnance royale.

TITRE III.

Voies et moyens.

Art. 6.

Il sera pourvu à la dépense autorisée par l'article 2 de la présente loi, conformément à l'art. 18 de la loi du 11 juin 1842.

Fait au palais des Tuileries, le 12 juin 1845.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État au département des travaux publics,

Signé S. DUMON.

A.

CAHIER DE CHARGES

POUR L'ÉTABLISSEMENT DU CHEMIN DE FER

DE BORDEAUX A CETTE.

Article premier.

La Compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, tous les travaux du chemin de fer de Bordeaux à Cette dans le délai de six années au plus tard, à dater de l'ordonnance qui approuvera l'adjudication, et de manière que ce chemin soit praticable dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

Art. 2.

Le chemin de fer partira du quartier sud de Bordeaux, d'un point qui sera déterminé par l'Administration supérieure ; il suivra la rive gauche de la Garonne jusques vis-à-vis la Réole, en passant à ou près Langon et Castets ; vis-à-vis la Réole, il traversera la Garonne, et s'établissant sur la rive gauche du fleuve, il ira passer à ou près Saint-Bazeille, Marmande, Ton-

neins, Aiguillon, Port-Sainte-Marie, Agen, Moissac et Montauban, et arrivera à Toulouse.

De Toulouse, le chemin de fer se dirigera sur Carcassonne et Castelnaudary, ira passer à ou près Béziers, et de Béziers se portera sur Cette, suivant le tracé qui sera déterminé par l'Administration supérieure.

Dans le cas où il serait ultérieurement décidé qu'il y a lieu de mettre en communication la gare d'arrivée du chemin de fer à Bordeaux avec la gare d'arrivée du chemin venant de Paris, la Compagnie du chemin de fer de Bordeaux à Cette sera tenue de payer la moitié de la dépense de construction et d'exploitation de la branche de raccordement et elle aura droit au partage des produits.

Le tracé et les conditions du raccordement et de l'usage commun de la gare d'arrivée seront réglés d'ailleurs par l'administration supérieure.

Art. 3.

A dater de l'homologation de l'adjudication, la Compagnie devra soumettre à l'Administration supérieure, de trois mois en trois mois, et par section de 20 kilomètres au moins, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 5,000, le tracé définitif du chemin de fer, en se conformant aux indications des articles précédents. Elle indiquera sur ce plan, sans préjudice des dispositions de l'article 6 ci-après, la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement; à ce même plan devront être joints un profil en long suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages.

La Compagnie sera autorisée à prendre copie des plans, nivellements et devis, dressés aux frais de l'État.

En cours d'exécution, la Compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'Administration supérieure.

Art. 4.

Le chemin de fer aura deux voies au moins surtout son développement.

Sa largeur en couronne est fixée, pour deux voies, à 8 mètres 30 centimètres dans les parties en levées, et à 7 mètres 40 centimètres dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains. La largeur de la voie, entre les bords intérieurs des rails, devra être d'un mètre 44 centimètres (1 m. 44 c.) à un mètre quarante-cinq centimètres (1 m. 45 c.)

La distance entre les deux voies sera au moins égale à un mètre quatre-vingts centimètres (1 m. 80 c.), mesurée entre les faces extérieures des rails de chaque voie.

La largeur des accotements, ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes, et l'arête extérieure du chemin, sera au moins égale à un mètre cinquante centimètres (1 m. 50 c.), dans les parties en levées, et à un mètre (1 m.) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

Art. 5.

Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à 500 mètres, et dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux.

Le maximum des pentes et rampes des tracés n'excédera pas 5 millimètres par mètre, sauf au passage d'Agen, où il pourra être porté à 6 millimètres.

La Compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité et la convenance; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'Administration supérieure.

Art. 6.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'Administration, la Compagnie préalablement entendue.

Indépendamment des gares d'évitement, la Compagnie sera tenue d'établir pour le service des localités traversées par les chemins de fer, ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs destinés tant aux stationnements qu'aux

chargements et aux déchargements, et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'Administration après enquête préalable.

Art. 7.

A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'Administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes royales ou départementales, devra passer, soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

Art. 8.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres (8 m.) pour la route royale, de sept mètres (7 m.) pour la route départementale, de cinq mètres (5 m.) pour le chemin vicinal de grande communication, et de quatre mètres (4 m.) pour le simple chemin vicinal. La hauteur sous clef, à partir de la chaussée de la route, sera de cinq mètres (5 m.) au moins; pour les ponts en charpente la hauteur sous poutre sera de quatre mètres trente centimètres (4 m. 30 c.) au moins ; la largeur entre les parapets sera, au moins, de sept mètres quarante centimètres (7 m. 40 c.), et la hauteur de ces parapets, de quatre-vingts centimètres (0,80) au moins.

Art. 9.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin, sera fixée au moins à huit mètres (8 m.) pour la route royale, à sept mètres (7 m.) pour la route départementale, à cinq mètres (5 m.) pour le chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4 m.) pour le simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de sept mètres quarante centimetres (7 m. 40 c). et la distance verticale

entre l'intrados et le dessus des rails, ne sera pas moindre de quatre mètres trente centimètres (4 m. 30 c.).

Art. 10.

Lorsque le chemin de fer traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie et la hauteur de parapets fixés à l'art. 8.

Quant à l'ouverture du débouché et à la hauteur sous clef au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'administration, dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

Art. 11.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer.

Ils pourront aussi être construits avec travées en bois, et piles et culées en maçonnerie; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible, ultérieurement, de substituer aux travées en bois, soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

Art. 12.

S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions, ne pourra pas excéder trois centimètres par mètre pour les routes royales et départementales, et cinq centimètres pour les chemins vicinaux.

L'Administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la règle précédente.

Art. 13.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes royales ou départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'Administration supérieure.

Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts-et-chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra

autoriser les déplacements des chemins vicinaux et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins et des cours d'eau non navigables ni flottables.

Art. 14.

Dans le cas où des routes royales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces routes ou chemins, de plus de trois centimètres (0,03 c.). Les rails et le chemin de fer devront, en outre, être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation.

Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer, partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'Administration.

Un gardien, payé par la Compagnie, sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

Art. 15.

La Compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise.

Les aqueducs qui seront construits à cet effet sur les routes royales et départementales seront en maçonnerie ou en fer.

Art. 16.

A la rencontre des rivières flottables et navigables, la Compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni entraves pendant l'exécution des travaux.

La même condition est expressément obligatoire pour la Compagnie, à la rencontre des routes royales et départementales et autres chemins publics ; à cet effet, des routes et ponts provisionnels seront construits par les soins et aux frais de la Compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et

constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

Art. 17.

Les percées ou souterrains dont l'exécution sera nécessaire, auront au moins sept mètres quarante centimètres (7 m. 40 c.) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et cinq mètres cinquante centimètres (5 m. 50 c.) de hauteur sous clef, à partir de la surface du chemin. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie, sera au moins de quatre mètres trente centimètres (4 m. 30 c.).

Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la Compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables.

Art. 18.

Les puits d'airage et de construction des souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique, et, là où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres de hauteur.

Art. 19.

La Compagnie pourra employer, dans la construction du chemin de fer, les matériaux communément en usage dans les travaux publics de la localité; toutefois, les têtes des voûtes, les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers, seront, autant que possible, en pierre de taille. Dans les localités où il n'existera pas de pierre de taille, l'emploi de la brique ou du moellon dit *d'appareil* sera toléré.

Les rails et autres éléments constitutifs de la voie de fer, devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination : le poids des rails sera au moins de trente kilogrammes par mètre courant.

Art. 20.

Le chemin de fer sera clôturé et separé des propriétés

particulières, par des murs ou des haies, ou des poteaux avec lisses.

Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

Art. 21.

Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin de fer et à toutes ses dépendances, telles que gares de croisement et de stationnement, lieux de chargement et de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues, et de nouveaux lits des cours d'eaux, seront achetés et payés par la Compagnie.

La Compagnie est substituée aux droits comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent pour l'Administration de la loi du 3 mai 1841.

Art. 22.

L'entreprise étant d'utilité publique, la Compagnie est investie de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Administration elle-même pour les travaux de l'État. Elle pourra, en conséquence, se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblai et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer; elle jouira, tan, pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des privilèges accordés par les mêmes lois et règlements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge, par elle, d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les règlements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'État, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de re cours, à cet égard, contre l'Administration.

Art. 23.

Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la Compagnie.

Art. 24.

Pendant la durée des travaux qu'elle exécutera, d'ailleurs,

par des moyens et des agents de son choix, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges.

Art. 25.

A mesure que les travaux seront terminés sur des parties du chemin de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'Administration désignera. Le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'Administration supérieure.

Après cette homologation, la Compagnie pourra mettre en service les dites parties de chemin de fer, et y percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

Art. 26.

Après l'achèvement total des travaux, la Compagnie fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances; elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'Administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier des charges.

Une expédition duement certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais de la Compagnie, dans les archives de l'Administration des ponts-et-chaussées.

Art. 27.

Les ouvrages qui seraient situés dans le rayon des places et dans la zône des servitudes, et qui, aux termes des règlements actuels, devraient être exécutés par les officiers du génie militaire, le seront par les agents de la Compagnie, mais sous le contrôle et la surveillance de ces offi-

ciers, et conformément aux projets particuliers qui auront été préalablement approuvés par les Ministres de la guerre et des travaux publics.

La même faculté pourra être accordée, par exception, pour les travaux sur le terrain militaire occupé par les fortifications, toutes les fois que le Ministre de la guerre jugera qu'il n'en peut résulter aucun inconvénient pour la défense.

Art. 28.

Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

L'état du dit chemin et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent, en cas d'urgence ou d'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'Administration.

Les frais d'entretien et ceux de réparation, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la Compagnie.

Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la Compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'Administration et aux frais de la Compagnie. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

Art. 29.

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la Compagnie. Ces frais seront imputés sur la somme que la Compagnie est tenue de verser annuellement dans la caisse du receveur général du département de la Haute-Garonne, conformément à l'art. 55 ci-après.

En cas de non versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 30.

Si, dans le délai d'une année, à dater de l'homologation de

l'adjudication, la Compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux, et si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer, et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque.

Dans le cas de déchéance prévu par le paragraphe précédent, la somme déposée ainsi qu'il sera dit à l'art. 58, à titre de cautionnement, par la Compagnie, deviendra la propriété du Gouvernement, et restera acquise au Trésor public.

Les travaux une fois commencés, le cautionnement sera rendu par dixième, et proportionnellement à l'avancement des travaux.

Art. 31.

Faute par la Compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux du chemin de fer dans les délais fixés par l'article 1er, faute aussi par elle d'avoir imprimé à ces travaux une activité telle qu'ils soient parvenus à moitié de leur achèvement à la moitié de la troisième année, et faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le dit cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés et des portions de chemin déjà mises en exploitation.

Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La Compagnie évincée recevra de la nouvelle Compagnie la valeur que la nouvelle adjudication aura ainsi déterminée pour les dits objets.

La partie non encore restituée du cautionnement de la première Compagnie deviendra la propriété de l'Etat, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement.

Si l'adjudication, ouverte comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois; et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la Compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la concession, et les

parties du chemin de fer déjà exécutées, ou qui seraient mises en exploitation, deviendront immédiatement la propriété de l'Etat.

En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation du chemin de fer, l'Administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la Compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la Compagnie n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le Ministre des travaux publics.

Les dispositions de l'article 30 et du présent article ne seront point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux, ou l'interruption de l'exploitation, proviendraient de force majeure régulièrement constatée.

Art. 32.

La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances ; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendants de l'exploitation du chemin de fer, seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité, et la Compagnie devra également payer toutes les contributions auxquelles ils pourront être soumis.

L'impôt dû au Trésor sur le prix des places, ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant au prix de transport des voyageurs.

Art. 33.

Des règlements d'administration publique, rendus après que la Compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'exploitation et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions, resteront à la charge de la Compagnie. Toutefois, les traitements des commissaires spéciaux de police et des agents qui, sous leurs ordres, surveilleront

l'exploitation du chemin de fer, seront payés sur les fonds du Trésor.

La Compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'Administration, les règlements de toute nature qu'elle fera pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents, seront obligatoires pour la Compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et en général pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du cheminde fer.

Art. 34.

Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consumer leur fumée, et devront satisfaire, d'ailleurs, à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par le Gouvernement pour la mise en circulation de cette classe de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être du meilleur modèle; elles seront toutes suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins.

Les voitures de la première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces.

Celles de la deuxième classe seront couvertes et fermées à glaces, et auront les banquettes rembourrées.

Celles de la troisième classe seront couvertes et fermées avec rideaux.

Les voitures de toutes classes devront d'ailleurs remplir les conditions réglées ou à régler par le Gouvernement dans l'intérêt de la sûreté des voyageurs.

Les wagons de marchandises et de bestiaux et les plates-formes seront de bonne et solide construction.

Art. 35.

Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède, pour le laps

de temps qui sera déterminé par l'adjudication à intervenir, et qui ne pourra excéder soixante-quinze ans, à dater de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux ; l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la Compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance : ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de 6 kilomètres, le droit sera perçu comme pour 6 kilomètres entiers.

Le poids de la tonne est de 1,000 kilogrammes. Les fractions de poids ne seront comptées que par centième de tonne : ainsi, tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes, paiera comme 10 kilogrammes ; entre 10 et 20 kilogrammes, il paiera comme 20 kilogrammes, entre 20 et 30, il paiera comme 30 kilogrammes, etc.

L'Administration déterminera par des règlements spéciaux, la Compagnie entendue, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, et des convois spéciaux des postes, et la durée du trajet.

Dans chaque convoi, la Compagnie aura la faculté de placer des voitures spéciales pour lesquelles les prix seront réglés par l'Administration, sur la proposition de la Compagnie ; mais il est expressément stipulé que le nombre de places à donner dans ces voitures n'excèdera pas le cinquième du nombre total des places du convoi.

A moins d'autorisation spéciale et révocable de l'Administration, tout convoi régulier de voyageurs devra contenir, en quantité suffisante, des voitures de toutes classes, destinées aux personnes qui se présenteront dans les bureaux du chemin de fer.

		TARIF.	PRIX DE péage.	PRIX DE transport.	TOTAL.
			f. c.	f. c.	f. c.
Par tête et par kilomètre.	Voyageurs, non compris l'impôt du 10e sur le prix des places.	Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces. (1re classe)............	0,07	0,03	0,10
		Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe).	0,05	0,025	0,075
		Voitures couvertes, et fermées avec rideaux (3e classe)...............	0,03	0,025	0,055
	Bestiaux.	Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.............	0,07	0,03	0,10
		Veaux et porcs.......................	0,025	0,015	0,04
		Moutons, brebis, agneaux, chèvres...	0,01	0,01	0,02
	Poissons.	Huîtres et poissons frais, à la vitesse des voyageurs....................	0,30	0,20	0,50
Par tonne et par kilomètre.	Marchandises.	1re Classe. — Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et autres lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, cafés, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets manufacturés....................	0,10	0,08	0,18
		2e Classe. — Blés, grains, farine, sels, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit de corde), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitume, fonte brute, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons...	0,09	0,07	0,16

		TARIF.	PRIX DE péage.	PRIX DE transport.	TOTAL
			fr. c.	fr. c.	fr. c.
Par tonne et par kilomètre.	Suite des marchandises.	3e Classe.— Pierre à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes.................. ...	0,08	0,06	0,1[illegible]
		Houille, marne, fumier, engrais et cendres	0,06	0,04	0,10
	Objets divers.	Wagon et charriot destinés au transport sur le chemin de fer, y passant à vide.........................	0,06	0,06	0,12
		Toute autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, toute machine locomotive ne traînant pas de convoi............	0,15	0,10	[illegible]
		Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allège, marchant sans rien traîner.			
Par pièce et par kilomètre.		Voiture à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur........................	0,15	0,10	0,2[illegible]
		Voitures à quatre roues et à deux fonds, et à deux banquettes dans l'intérieur..........................	0,18	0,14	0,3[illegible]
		(Le tarif sera double si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excédant ce nombre paieront le prix des places de deuxième classe.)			

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées avec la vitesse des voyageurs, paieront à raison de trente-six centimes la tonne.

Les chevaux et bestiaux, dans le cas indiqué au paragraphe précédent, paieront le double des taxes portées au tarif.

Dans le cas où la Compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs, et d'un an pour les marchandises.

Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés au moins un mois d'avance par des affiches. Ils devront, d'ailleurs, être homologués par des décisions de l'Administration supérieure, prises sur la proposition de la Compagnie, et rendues exécutoires dans chaque département par des arrêtés du préfet.

La perception des taxes devra se faire par la Compagnie, indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où la Compagnie aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, avant de la mettre à exécution, elle devra en donner connaissance à l'Administration, et celle-ci aura le droit de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs. La taxe, ainsi réduite, ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant un délai d'un an.

Les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

En cas d'abaissement de tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et le transport.

Art. 35 bis.

La somme de quinze millions de francs, allouée à la Compagnie en vertu de l'article 2 de la loi, sera payée par quarts, ainsi qu'il suit :

Le premier quart, lorsque le chemin de fer sera livré à la circulation sur ses deux voies jusqu'à Agen ;

Le second quart, lorsque le chemin sera livré à la circulation jusqu'à Toulouse ;

Le troisième quart, lorsque le chemin sera livré à la circulation jusques à Carcassonne ;

Et le dernier quart enfin, après l'achèvement et la réception de la ligne entière.

Art. 36.

Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes, n'aura à payer pour le port de ce bagage aucun supplément du prix de sa place.

Art. 37.

Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la Compagnie; elles seront soumises immédiatement à l'Administration qui prononcera définitivement.

Art. 38.

Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent, ne sont point applicables :

1° A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents (4,500) kilogrammes;

2° A toute masse indivisible pesant plus de trois mille (3,000) kilogrammes.

Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de quatre mille cinq cents à huit mille kilogrammes; mais les droits de péage et les frais de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille (5,000) kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures, autres que les machines locomotives, qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille (8,000) kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, et laisse circuler les voitures autres que les machines locomotives qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes, elle devra, pendant trois

mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 39.

Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif, et qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents (200) kilogrammes;

2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés; au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs;

3° Et en général à tous paquets, colis ou excédants de bagage pesant isolément moins de cinquante kilogrammes, à moins que ces paquets, colis ou excédants de bagage, ne fassent partie d'envois pesant ensemble au-delà de cinquante kilogrammes d'objets expédiés par une même personne à une même personne, et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucre, café, etc.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, sur la proposition de la Compagnie.

Au-dessus de cinquante kilogrammes, et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante centimes (0 fr. 40 c.).

Art. 40.

Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées au présent cahier des charges, la Compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiés. Les bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques, seront transportés dans l'ordre de leurs numéros d'enregistrement.

Toute expédition de marchandises, dont le poids, sous un même emballage, excédera 20 kilogrammes, sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la Compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur comme duplicata.

L'expéditeur pourra réclamer un duplicata de la lettre de voiture pour tout paquet ou ballot pesant moins de vingt kilogrammes (20 k.) dont la valeur aura été préalablement déclarée.

La Compagnie sera tenue d'expédier les marchandises dans les deux jours qui en suivront la remise : toutefois, si l'expéditeur consent à un plus long délai, il jouira d'une réduction d'après un tarif approuvé par l'administration publique.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'Administration supérieure.

Les expéditeurs ou destinataires resteront libres de faire eux-mêmes, et à leurs frais, le factage et le camionnage de leurs marchandises, et la Compagnie n'en sera pas moins tenue, à leur égard, de remplir les obligations énoncées au paragraphe premier du présent article.

Dans le cas où la Compagnie consentirait, pour le factage et le camionnage des marchandises, des arrangements particuliers à un ou plusieurs expéditeurs, elle serait tenue, avant de les mettre à exécution, d'en informer l'Administration, et ces arrangements profiteront également à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 41.

A moins d'une autorisation spéciale de l'Administration, il est interdit à la Compagnie, sous les peines portées par l'article 419 du code pénal, de faire directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelques dénominations ou formes que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes.

Les règlements d'administration publique rendus en exécution de l'article 33 ci-dessus, prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

Art. 42.

Les militaires ou marins, voyageant isolément pour cause

de service, envoyés en congé pour appartenir à la réserve, envoyés en congé limité ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif ci-dessus fixé.

Les militaires ou marins voyageant en corps ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la Compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

Art. 43.

Les ingénieurs, commissaires royaux, commissaires de police et agents spéciaux attachés à la surveillance du chemin de fer, seront transportés gratuitement dans les voitures de la Compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et à ceux de l'administration des douanes, chargés de la surveillance du chemin de fer, dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 44.

Les dépêches, accompagnées des agents nécessaires au service, seront transportées gratuitement par les convois ordinaires de la Compagnie, sur toute l'étendue du chemin de fer.

A cet effet, la Compagnie sera tenue de réserver, à chaque convoi de voyageurs ou de marchandises, un compartiment spécial de voiture, pour recevoir les dépêches et les agents nécessaires au service. La forme et la dimension de ce compartiment seront réglées par l'Administration.

Lorsque la Compagnie voudra changer les heures du départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

Il pourra y avoir, en outre, tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont les heures de départ, soit de jour, soit de nuit, ainsi que la marche et les stationnements, seront réglés par le Ministre des finances et le Ministre des travaux publics, après avoir entendu la Compagnie.

Ces convois, destinés au service général de la poste aux let-

tres, pourront parcourir toute l'étendue ou seulement une partie de la ligne du chemin de fer.

L'Administration des postes fera construire et entretiendra à ses frais des voitures appropriées au transport des dépêches par les convois spéciaux. Ces voitures, dont la forme et les dimensions seront déterminées par l'Administration des postes, devront pouvoir contenir, outre le courrier, un ou plusieurs agents chargés, pendant le trajet, de la manipulation et du triage des lettres, ainsi que de l'échange dans les différentes stations.

Il sera payé à la Compagnie une rétribution qui ne pourra excéder soixante-quinze centimes (75 c.) par kilomètre parcouru par les convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes. Si cette administration emploie plus d'une voiture, la rétribution n'excédera pas vingt-cinq centimes (25 c.) par kilomètre et par voiture en sus de la première.

Ces rétributions pourront être révisées tous les cinq ans et fixées de gré à gré ou à dire d'expert, sans pouvoir excéder le taux ci-dessus fixé.

La Compagnie pourra placer, dans ces convois spéciaux, des voitures de toutes classes pour le transport des voyageurs et des marchandises. Les voitures affectées ou appropriées au transport des dépêches et des agents de l'administration, seront toujours placées, au lieu du départ, à l'arrière du train des voitures de la Compagnie.

La Compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux, ou de changer les heures du départ, la marche et les stationnements de ces convois, qu'autant que l'Administration l'aura prévenue par écrit quinze jours à l'avance.

Néanmoins, toutes les fois que, en dehors des services réguliers, l'Administration requerra l'expédition d'un convoi spécial, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police. Le prix sera ultérieurement réglé, de gré à gré, ou à dire d'experts, entre l'Administration et la Compagnie.

Art. 45.

La Compagnie sera tenue à toute réquisition de faire partir, par convoi ordinaire, les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons seront construits aux frais de l'État ou des départements, et leurs dimensions déterminées par un arrêté du Ministre de l'intérieur.

Les employés de l'Administration, gardiens, gendarmes et prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires, ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe du tarif de la dernière classe.

Le transport des voitures et des wagons sera gratuit.

Art. 46.

Le Gouvernement se réserve la faculté de faire le long des voies toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique électrique; il se réserve aussi le droit de faire toutes les réparations et de prendre toutes les mesures propres à assurer le service de la ligne télégraphique sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'Administration des lignes télégraphiques, il sera réservé dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement de maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La Compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents, les fils et les appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la Compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie, voyageant pour le service de la ligne électrique, auront le droit de circuler gratuitement dans les wagons du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne, pour le transporter sur le lieu de l'accident, avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit.

Art. 47.

A toute époque, après l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé par l'article 1er pour l'achèvement

des travaux, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la Compagnie, pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net et moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La Compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 48 ci-après.

Art. 48.

A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'article 26.

Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits.

La Compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, telles que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissement aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et en général tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et appro-

		TARIF.	PRIX DE péage.	PRIX DE transport.	TOTAL.
			f. c.	f. c.	f. c.
Par tête et par kilomètre.	Voyageurs, non compris l'impôt du 10e sur le prix des places.	Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces. (1re classe).............	0,07	0,03	0,10
		Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe).	0,05	0,025	0,075
		Voitures couvertes, et fermées avec rideaux (3e classe)..............	0,03	0,025	0,055
	Bestiaux.	Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait............	0,07	0,03	0,10
		Veaux et porcs..................	0,025	0,015	0,04
		Moutons, brebis, agneaux, chèvres...	0,01	0,01	0,02
Par tonne et par kilomètre.	Poissons.	Huîtres et poissons frais, à la vitesse des voyageurs..................	0,30	0,20	0,50
	Marchandises.	1re Classe. — Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et autres lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, cafés, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets manufacturés..................	0,10	0,08	0,18
		2e Classe. — Blés, grains, farine, sels, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit de corde), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitume, fonte brute, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons..........	0,09	0,07	0,16

de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer de Bordeaux à Cette pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard des dits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses Compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une Compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne de Bordeaux à Cette n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne ; comme aussi dans le cas où la Compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les embranchements ou prolongements, les Compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points exrêmes des diverses lignes.

Celle des Compagnies qui sera dans le cas de se servir d'un matériel qui ne serait pas sa propriété, paiera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les Compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité, ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La Compagnie pourra être assujettie par les lois qui autoriseront ultérieurement des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant le chemin de Bordeaux à Cette, à accorder aux Compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de cent kilomètres, dix pour cent (10 pour 100) du prix perçu par la Compagnie ;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède cent kilomètres, quinze pour cent (15 pour 100) ;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède deux cents kilomètres, vingt pour cent (20 pour 100) ;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède trois cents kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 pour 100).

Art. 52.

Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé

pour l'exploitation d'une mine, l'Administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la Compagnie.

Art. 53.

Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains qui renferment des carrières, ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. L'Administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la Compagnie du chemin de fer.

Art. 54.

Les agents et gardes que la Compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes-champêtres.

Art. 55.

Il sera institué près de la Compagnie un ou plusieurs commissaires spécialement chargés de surveiller les opérations de la dite Compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'Etat.

Le traitement de ces commissaires restera à la charge de la Compagnie. Pour y pourvoir, et acquitter en même temps les frais mis à sa charge par l'article 29 ci-dessus, la Compagnie sera tenue de verser chaque année, à la caisse du receveur général du département de la Haute-Garonne, une somme qui n'excédera pas soixante mille francs.

Dans le cas où la Compagnie ne verserait pas la dite somme aux époques qui seront fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 56.

La Compagnie devra faire élection de domicile à Toulouse. Dans le cas de non élection de domicile, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du département de la Haute-Garonnne.

Art 57.

Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie et l'Administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Haute-Garonne, sauf recours au conseil d'État.

Art. 58.

Nul ne sera admis à concourir à l'adjudication, s'il n'a préalablement déposé une somme de quinze millions (15,000,000 fr.), en numéraire ou en rentes sur l'Etat, calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, ou en bons du Trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la Caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seront nominatives ou à ordre.

Cette somme, qui formera le cautionnement de l'entreprise sera rendue à la Compagnie ainsi qu'il est dit à l'art 30.

Art. 59.

Le présent cahier de charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Vu, pour être annexé au projet de loi,

Paris, le 14 juin 1845,

Le Ministre secrétaire d'Etat des travaux publics,

Signé DUMON.

B.

CAHIER DES CHARGES

POUR L'ÉTABLISSEMENT DU CHEMIN DE FER

D'EMBRANCHEMENT DE CASTRES

SUR LE CHEMIN DE BORDEAUX A CETTE.

Article premier.

La Compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, tous les travaux du chemin de fer d'embranchement de Castres sur le chemin de Bordeaux à Cette, dans le délai de trois années au plus tard, à dater de l'ordonnance qui approuvera la convention, et de manière que ce chemin soit praticable dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

Art. 2.

Le chemin de fer s'embranchera sur le chemin de fer de Bordeaux à Cette, au point qui sera déterminé par l'Ad-

ministration supérieure, ira passer par ou près Revel et aboutira à Castres, au point qui sera fixé par la dite Administration.

Art. 3.

A dater de l'homologation de la convention, la Compagnie devra soumettre à l'administration supérieure, de trois mois en trois mois, et par section de vingt kilomètres au moins, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 5,000, le tracé définitif du chemin de fer, en se conformant aux indications des articles précédents. Elle indiquera sur ce plan, sans préjudice des dispositions de l'art. 6 ci-après, la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement; à ce même plan devront être joints un profil en long suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages.

La Compagnie sera autorisée à prendre copie des plans, nivellements et devis, dressés aux frais de l'État.

En cours d'exécution, la Compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'Administration supérieure.

Art. 4.

Le chemin de fer aura deux voies au moins sur tout son développement; sa largeur en couronne est fixée pour deux voies à 8 mètres 30 cent., dans les parties en levées, et à 7 mètres 40 cent. dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être d'un mètre quarante-quatre centimètres (1 mètre 44 cent.), à un mètre quarante-cinq centimètres (1 m. 45 c.)

La distance entre les deux voies sera au moins égale à un mètre quatre-vingts centimètres (1 m. 80 cent.), mesurée entre les faces extérieures des rails de chaque voie.

La largeur des accotements, ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes et l'arète extérieure du chemin, sera au moins égale à un mètre cinquante centimètres (1 m. 50 cent.) dans les parties en levées, et à un mètre (1 m.) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

Art. 5.

Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à 800 mètres, et, dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux.

Le maximum des pentes et rampes du tracé n'excédera pas 5 millimètres par mètre.

La Compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité et la convenance ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'Administration supérieure.

Art. 6.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'Administration, la Compagnie préalablement entendue.

Indépendamment des gares d'évitement, la Compagnie sera tenue d'établir, pour le service des localités traversées par le chemin de fer, ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs, destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et aux déchargements, et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'Administration, après enquête préalable.

Art. 7.

A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'Administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes royales ou départementales, devra passer, soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

Art. 8.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres (8 m.) pour la route royale, de sept mètres (7 m.) pour la route départementale, de cinq mètres (5 m.) pour le chemin vicinal de grande communication, et de quatre mètres (4 m.) pour le simple chemin vicinal. La hauteur sous clef, à partir de la chaussée de la route, sera de cinq mètres (5 m.) au moins ; pour les ponts en charpente, la hauteur sous poutre sera de quatre mètres trente centimètres (4 m. 30 c.) au moins ; la largeur entre les parapets sera, au moins, de sept mètres quarante centimètres (7 m. 40 c.), et la hauteur de ces parapets, de quatre-vingts centimètres (0 m. 80 c.) au moins.

Art. 9.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin, sera fixée au moins à huit mètres (8 m.) pour la route royale, à sept mètres (7 m.) pour la route départementale, à cinq mètres (5 m.) pour le chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4 m.) pour le simple chemin vicinal. L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de sept mètres quarante centimètres (7 m. 40 c.), et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails, ne sera pas moindre de quatre mètres trente centimètres (4 m. 30 c.)

Art. 10.

Lorsque le chemin de fer traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie et la hauteur de parapets fixées à l'article 8.

Quant à l'ouverture du débouché et à la hauteur sous clef au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'Administration dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

Art. 11.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou

départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer.

Ils pourront aussi être construits avec travées en bois, et piles et culées en maçonnerie; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible ultérieurement de substituer aux travées en bois, soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

Art. 12.

S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions, ne pourra pas excéder trois centimètres par mètre pour les routes royales et départementales, et cinq centimètres pour les chemins vicinaux.

L'Administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la règle précédente.

Art. 13.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes royales ou départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'Administration supérieure.

Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts-et-chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser les déplacements des chemins vicinaux et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins et des cours d'eau non navigables ni flottables.

Art. 14.

Dans le cas où des routes royales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces routes ou chemins, de plus de trois centimètres (0,03 c.). Les rails et le chemin de fer devront, en outre, être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation.

Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du che-

vestie de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Administration elle-même pour les travaux de l'État : elle pourra, en conséquence, se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblai et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer ; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des privilèges accordés par les mêmes lois et règlements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge par elle d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les règlements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'État, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'Administration.

Art. 23.

Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la Compagnie.

Art. 24

Pendant la durée des travaux, qu'elle exécutera, d'ailleurs, par des moyens et des agents de son choix, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges.

Art. 25.

A mesure que les travaux seront terminés sur des parties du chemin de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'Administration désignera. Le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'Administration supérieure.

Après cette homologation, la Compagnie pourra mettre en service les dites parties du chemin de fer, et y percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Toutefois ces réceptions partielles ne deviendront définiti-

pagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables.

Art. 18.

Les puits d'airage et de construction des souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique, et, là où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres de hauteur.

Art. 19.

La Compagnie pourra employer, dans la construction du chemin de fer, les matériaux communément en usage dans les travaux publics de la localité; toutefois, les têtes des voûtes, les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers, seront, autant que possible, en pierre de taille. Dans les localités où il n'existera pas de pierre de taille, l'emploi de la brique ou du moellon dit *d'appareil* sera toléré.

Les rails et autres éléments constitutifs de la voie de fer, devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination. Le poids des rails sera au moins de trente kilogrammes par mètre courant.

Art. 20.

Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières, par des murs ou des haies, ou des poteaux avec lisses.

Les barrières fermant les communications particulières, s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

Art. 21.

Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin de fer et à toutes ses dépendances, telles que gares de croisement et de stationnement, lieux de chargement et de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues, et de nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la Compagnie. La Compagnie est substituée aux droits comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

Art. 22.

L'entreprise étant d'utilité publique, la Compagnie est in-

vestie de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Administration elle-même pour les travaux de l'État : elle pourra, en conséquence, se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblai et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer ; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois et règlements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge par elle d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les règlements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'État, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'Administration.

Art. 23.

Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la Compagnie.

Art. 24

Pendant la durée des travaux, qu'elle exécutera, d'ailleurs, par des moyens et des agents de son choix, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges.

Art. 25.

A mesure que les travaux seront terminés sur des parties du chemin de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'Administration désignera. Le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'Administration supérieure.

Après cette homologation, la Compagnie pourra mettre en service les dites parties du chemin de fer, et y percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Toutefois ces réceptions partielles ne deviendront définiti-

ves que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

Art. 26.

Après l'achèvement total des travaux, la Compagnie fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances; elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'Administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier des charges.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais de la Compagnie, dans les archives de l'Administration des ponts-et-chaussées.

Art. 27.

Les ouvrages qui seraient situés dans les rayons des places et dans la zône des servitudes, et qui, aux termes des règlements actuels, devraient être exécutés par les officiers du génie militaire, le seront par les agents de la Compagnie, mais sous le contrôle et la surveillance de ces officiers, et conformément aux projets particuliers qui auront été préalablement approuvés par les Ministres de la guerre et des travaux publics.

La même faculté pourra être accordée, par exception, pour les travaux sur le terrain militaire occupé par les fortifications, toutes les fois que le Ministre de la guerre jugera qu'il n'en peut résulter aucun inconvénient pour la défense.

Art. 28.

Le chemin de fer et toutes ses dépendances, seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

L'état du dit chemin et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent, en cas d'urgence ou d'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'Administration.

Les frais d'entretien et ceux de réparation, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la Compagnie.

Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la Compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration.

Si le chemin de fer une fois achevé n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais de la Compagnie. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

Art. 29.

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la Compagnie. Ces frais seront imputés sur la somme que la Compagnie est tenue de verser annuellement dans la caisse du receveur général du département du Tarn, conformément à l'article 55 ci-après. En cas de non versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 30.

Si, dans le délai d'une année, à dater de l'homologation de la convention, la Compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux, et si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer, et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque.

Dans le cas de déchéance prévu par le paragraphe précédent, la totalité de la somme déposée ainsi qu'il sera dit à l'article 58, à titre de cautionnement par la Compagnie, deviendra la propriété du Gouvernement, et restera acquise au Trésor public.

Les travaux une fois commencés, le cautionnement sera rendu par dixième et proportionnellement à l'avancement des travaux.

Art. 31.

Faute par la Compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux du chemin de fer dans les délais fixés par l'article 1er, faute aussi par elle d'avoir imprimé à ces travaux une activité telle qu'ils soient parvenus à moitié de leur achè-

vement à la fin de la seconde année, et faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le dit cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, et des portions de chemin déjà mises en exploitation.

Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La Compagnie évincée recevra de la nouvelle Compagnie la valeur que la nouvelle adjudication aura ainsi déterminée pour les dits objets.

La partie non encore restituée du cautionnement de la première Compagnie deviendra la propriété de l'État, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement.

Si l'adjudication, ouverte comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases après un délai de six mois, et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la Compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la concession, et les parties du chemin de fer déjà exécutées ou qui seraient mises en exploitation, deviendront immédiatement la propriété de l'État.

En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation du chemin de fer, l'Administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la Compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la Compagnie n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le Ministre des travaux publics.

Les dispositions de l'article 30 et du présent article ne seront point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux ou l'interruption de l'exploitation proviendraient de force majeure, régulièrement constatés.

Art. 32.

La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendants de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité, et la Compagnie devra également payer toutes les contributions auxquelles ils pourront être soumis.

L'impôt dû au Trésor sur le prix des places, ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant au prix de transport des voyageurs.

Art. 33.

Des règlements d'administration publique, rendus après que la Compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'exploitation et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions, resteront à la charge de la Compagnie. Toutefois, les traitements des commissaires spéciaux de police et des agents qui, sous leurs ordres, surveilleront l'exploitation du chemin de fer, seront payés sur les fonds du Trésor.

La Compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'Administration les règlements de toute nature qu'elle fera pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires pour la Compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 34.

Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles ; elles devront consumer leur fumée, et devront satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par le Gouvernement, pour la mise en circulation de cette classe de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être du meilleur modèle; elles seront toutes suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins :

Les voitures de la première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces.

Celles de la seconde classe seront couvertes, fermées à glaces, et auront les banquettes rembourrées.

Celles de la troisième classe seront couvertes et fermées avec rideaux.

Les voitures de toutes classes devront d'ailleurs remplir les conditions réglées ou à régler par le Gouvernement, dans l'intérêt de la sûreté des voyageurs.

Les wagons de marchandises et de bestiaux et les plates-formes, seront de bonne et solide construction.

Art. 35.

Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède, pour le laps de temps qui sera déterminé par la convention à intervenir, et qui ne pourra excéder quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la Compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport, à ses frais et par ses propres moyens.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance; ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de six kilomètres, le droit sera perçu comme pour six kilomètres entiers.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes; les fractions de poids ne seront comptées que par centième de tonne : ainsi, tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes, paiera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, paiera comme 20 kilogrammes, entre 20 et 30, paiera comme 30 kilogrammes, etc.

L'Administration déterminera par des règlements spéciaux,

non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la Compagnie ; elles seront soumises immédiatement à l'Administration qui prononcera définitivement

Art. 38.

Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent, ne sont point applicables :

1° A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents kilogrammes (4,500) ;

2° A toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes (3,000).

Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de quatre mille cinq cents à huit mille kilogrammes ; mais les droits de péage et les frais de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes (5,000), ni à laisser circuler les voitures autres que les machines locomotives qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes (8,000).

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, et laisse circuler les voitures, autres que les machines locomotives, qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 39.

Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents (200) kilogrammes ;

2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou tra-

		TARIF.	PRIX DE péage.	PRIX DE transport.	TOTAL.
			f. c.	f. c.	f. c.
Par tête et par kilomètre.	Voyageurs, non compris l'impôt du 10e sur le prix des places.	Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0,07	0,03	0,10
		Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe).	0,05	0,025	0,075
		Voitures couvertes et fermées avec rideaux (3e classe)	0,03	0,025	0,055
	Bestiaux.	Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait	0,07	0,03	0,10
		Veaux et porcs	0,025	0,015	0,04
		Moutons, brebis, agneaux, chèvres ...	0,01	0,01	0,02
Par tonne et par kilomètre.	Poissons.	Huîtres et poissons frais, à la vitesse des voyageurs	0,30	0,20	0,50
	Marchandises.	1re Classe. — Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et autres lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucres, café, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets manufacturés	0,10	0,08	0,18
		2e Classe. — Blés, grains, farines, sels, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit de corde), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitumes, fontes brutes, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons	0,09	0,07	0,16

		TARIF.	PRIX DE		
			péage.	transport.	TOTA[illegible]
			f. c.	f. c.	f. [illegible]
Par tonne et par kilomètre.	Suite des marchandises.	3e Classe. — Pierre à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes..................	0,08	0,06	[illegible]
		Houille, marne, fumier, engrais, et cendres.....	0,06	0,04	[illegible]
	Objets divers.	Wagon, chariot ou autre voiture destinés au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi. .	0,15	0,10	[illegible]
		Tout wagon, chariot ou voiture dont le chargement en voyageurs ou en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et taxé comme étant à vide.			
		Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allège, marchant sans rien traîner.			
Par pièce et par kilomètre.		Voiture à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.......................	0,15	0,10	[illegible]
		Voiture à quatre roues et à deux fonds, et à deux banquettes dans l'intérieur	0,18	0,14	
		(Le tarif sera double si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excédant ce nombre paieront le prix des places de deuxième classe.)			

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs seraient transportées avec la vitesse des voyageurs, paieront à raison de trente-six centimes la tonne.

Les chevaux et bestiaux, dans le cas indiqué au paragraphe précédent, paieront le double des taxes portées au tarif.

Dans le cas où la Compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés au moins un mois d'avance par des affiches. Ils devront, d'ailleurs, être homologués par des décisions de l'Administration supérieure, prises sur la proposition de la Compagnie, et rendues exécutoires dans chaque département par des arrêtés du préfet.

La perception des taxes devra se faire par la Compagnie indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où la Compagnie aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, avant de la mettre à exécution, elle devra en donner connaissance à l'Administration, et celle-ci aura le droit de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs. La taxe, ainsi réduite, ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant un délai d'un an.

Les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

En cas d'abaissement de tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et le transport.

Art. 36.

Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes, n'aura à payer pour le port de ce bagage aucun supplément du prix de sa place.

Art. 37.

Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets

non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la Compagnie ; elles seront soumises immédiatement à l'Administration qui prononcera définitivement

Art. 38.

Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent, ne sont point applicables :

1° A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents kilogrammes (4,500) ;

2° A toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes (3,000).

Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de quatre mille cinq cents à huit mille kilogrammes ; mais les droits de péage et les frais de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes (5,000), ni à laisser circuler les voitures autres que les machines locomotives qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes (8,000).

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, et laisse circuler les voitures, autres que les machines locomotives, qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 39.

Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents (200) kilogrammes ;

2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou tra-

vaillés ; au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs ;

3° Et en général à tout paquet, colis ou excédant de bagage, pesant isolément moins de cinquante kilogrammes, à moins que ces paquets, colis ou excédants de bagage, ne fassent partie d'envois pesant ensemble au-delà de cinquante kilogrammes d'objets expédiés par une même personne à une même personne, et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucre, café, etc.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'Administration, sur la proposition de la Compagnie.

Au-dessus de cinquante kilogrammes, et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante centimes (0 fr. 40 c.).

Art. 40.

Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées au présent cahier des charges, la Compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiées.

Les bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques seront transportés dans l'ordre de leur numéro d'enregistrement.

Toute expédition de marchandises, dont le poids, sous un même emballage, excédera vingt kilogrammes, sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains de la Compagnie, et l'autre aux mains de l'expéditeur comme duplicata.

L'expéditeur pourra réclamer un duplicata de la lettre de voiture pour tout paquet ou ballot pesant moins de 20 kilogrammes, dont la valeur aura été préalablement déclarée.

La Compagnie sera tenue d'expédier les marchandises dans les deux jours qui en suivront la remise ; toutefois, si l'expéditeur consent à un plus long délai, il jouira d'une réduction d'après un tarif approuvé par l'Administration publique.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux

de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'Administration supérieure.

Les expéditeurs ou destinataires resteront libres de faire eux-mêmes, et à leurs frais, le factage et le camionnage de leurs marchandises, et la Compagnie n'en sera pas moins tenue, à leur égard, des obligations énoncées au paragraphe 1er du présent article.

Dans le cas où la Compagnie consentirait, pour le factage et le camionnage des marchandises, des arrangements particuliers à un ou plusieurs expéditeurs, elle serait tenue, avant de les mettre à exécution, d'en informer l'Administration, et ces arrangements profiteront également à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 41.

A moins d'une autorisation spéciale de l'Administration, il est interdit à la Compagnie, sous les peines portées par l'article 419 du Code pénal, de faire directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises, par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes.

Les règlements d'administration publique rendus en exécution de l'article 33 ci-dessus, prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

Art. 42.

Les militaires ou marins voyageant isolément, pour cause de service, envoyés en congé pour appartenir à la réserve, envoyés en congé limité ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif ci-dessus fixé.

Les militaires ou marins voyageant en corps ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par

la ligne du chemin de fer, la Compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

Art. 43.

Les ingénieurs, commissaires royaux, commissaires de police et agents spéciaux attachés à la surveillance du chemin de fer, seront transportés gratuitement dans les voitures de la Compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et à ceux de l'administration des douanes, chargés de la surveillance du chemin de fer, dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 44.

Les dépêches, accompagnées d'un agent du Gouvernement, seront transportées gratuitement, par les convois ordinaires de la Compagnie, sur toute l'étendue du chemin de fer.

A cet effet, la Compagnie sera tenue de réserver, à chaque convoi de voyageurs ou de marchandises, à l'arrière du train des voitures, un compartiment spécial de voiture, pour recevoir les dépêches et les agents nécessaires au service. La forme et la dimension de ce compartiment seront réglées par l'Administration.

Lorsque la Compagnie voudra changer les heures du départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'Administration des postes quinze jours à l'avance.

Il pourra y avoir, en outre, tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont les heures de départ, soit de jour, soit de nuit, ainsi que la marche et les stationnements, seront réglés par le Ministre des finances et le Ministre des travaux publics, après avoir entendu la Compagnie.

Ces convois, destinés au service général de la poste aux lettres, pourront parcourir toute l'étendue ou seulement une partie de la ligne du chemin de fer.

L'Administration des postes fera construire et entretiendra à ses frais des voitures appropriées au transport des dépêches par les convois spéciaux. Ces voitures, dont la forme et les dimensions seront déterminées par l'administration des postes, devront pouvoir contenir, outre le courrier, un ou plusieurs agents, chargés, pendant le trajet, de la manipulation et du

triage des lettres, ainsi que de l'échange des dépêches dans les différentes stations.

Il sera payé à la Compagnie une rétribution qui ne pourra excéder 75 centimes par kilomètre parcouru par les convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes. Si cette administration emploie plus d'une voiture, la rétribution n'excèdera pas 25 centimes par kilomètre et par voiture en sus de la première.

Ces rétributions pourront être révisées tous les cinq ans et fixées de gré à gré ou à dire d'experts, sans pouvoir excéder le taux ci-dessus fixé.

La Compagnie pourra placer, dans ces convois spéciaux, des voitures de toutes classes pour le transport des voyageurs et des marchandises. Les voitures affectées ou appropriées au transport des dépêches et des agents de l'administration, seront toujours placées, au lieu du départ, à l'arrière du train des voitures de la Compagnie.

La Compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux, ou de changer les heures de départ, la marche et les stationnements de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue par écrit quinze jours à l'avance.

Néanmoins, toutes les fois que, en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi spécial, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police.

Le prix sera ultérieurement réglé de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'administration et la Compagnie.

Art. 45.

La Compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir, par convois ordinaires, les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons seront construits aux frais de l'État ou des départements, et leurs dimensions déterminées par un arrêté du Ministre de l'intérieur.

Les employés de l'administration, gardiens, gendarmes et prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires, ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe du tarif de la dernière classe.

Le transport des voitures et des wagons sera gratuit.

Art. 46.

Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique électrique; il se réserve aussi le droit de faire toutes les réparations et de prendre toutes les mesures propres à assurer le service de la ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement de maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La Compagnie sera tenue de faire garder par ses agents les fils et les appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la Compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après des instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique, auront le droit de circuler gratuitement dans les wagons du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne, pour le transporter sur le lieu de l'accident, avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit.

Art. 47.

A toute époque, après l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé par l'art. 1er pour l'achèvement des travaux, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la Compagnie, pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annui-

Art. 32.

La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendants de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité, et la Compagnie devra également payer toutes les contributions auxquelles ils pourront être soumis.

L'impôt dû au Trésor sur le prix des places, ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant au prix de transport des voyageurs.

Art. 33.

Des règlements d'administration publique, rendus après que la Compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'exploitation et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions, resteront à la charge de la Compagnie. Toutefois, les traitements des commissaires spéciaux de police et des agents qui, sous leurs ordres, surveilleront l'exploitation du chemin de fer, seront payés sur les fonds du Trésor.

La Compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'Administration les règlements de toute nature qu'elle fera pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires pour la Compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 34.

Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles ; elles devront consumer leur fumée, et devront satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par le Gouvernement, pour la mise en circulation de cette classe de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être du meilleur modèle; elles seront toutes suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins :

Les voitures de la première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces.

Celles de la seconde classe seront couvertes, fermées à glaces, et auront les banquettes rembourrées.

Celles de la troisième classe seront couvertes et fermées avec rideaux.

Les voitures de toutes classes devront d'ailleurs remplir les conditions réglées ou à régler par le Gouvernement, dans l'intérêt de la sûreté des voyageurs.

Les wagons de marchandises et de bestiaux et les plates-formes, seront de bonne et solide construction.

Art. 35.

Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède, pour le laps de temps qui sera déterminé par la convention à intervenir, et qui ne pourra excéder quatre-vingt-dix neuf ans, à dater de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la Compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport, à ses frais et par ses propres moyens.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance; ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de six kilomètres, le droit sera perçu comme pour six kilomètres entiers.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes; les fractions de poids ne seront comptées que par centième de tonne : ainsi, tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes, paiera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, paiera comme 20 kilogrammes, entre 20 et 30, paiera comme 30 kilogrammes, etc.

L'Administration déterminera par des règlements spéciaux,

		TARIF.	PRIX DE		TOTAL
			péage.	transport.	
			f. c.	f. c.	f. c.
Par tonne et par kilomètre.	Suite des marchandises.	3e Classe. — Pierre à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes..................	0,08	0,06	0,1[illegible]
		Houille, marne, fumier, engrais, et cendres.....	0,06	0,04	[illegible]
	Objets divers.	Wagon, chariot ou autre voiture destinés au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi..	0,15	0,10	0,2[illegible]
		Tout wagon, chariot ou voiture dont le chargement en voyageurs ou en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et taxé comme étant à vide.			
		Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allège, marchant sans rien traîner.			
Par pièce et par kilomètre.		Voiture à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.......................	0,15	0,10	0,2[illegible]
		Voiture à quatre roues et à deux fonds, et à deux banquettes dans l'intérieur	0,18	0,14	0,3[illegible]
		(Le tarif sera double si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excédant ce nombre paieront le prix des places de deuxième classe.)			

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs seraient transportées avec la vitesse des voyageurs, paieront à raison de trente-six centimes la tonne.

Les chevaux et bestiaux, dans le cas indiqué au paragraphe précédent, paieront le double des taxes portées au tarif.

Dans le cas où la Compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés au moins un mois d'avance par des affiches. Ils devront, d'ailleurs, être homologués par des décisions de l'Administration supérieure, prises sur la proposition de la Compagnie, et rendues exécutoires dans chaque département par des arrêtés du préfet.

La perception des taxes devra se faire par la Compagnie indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où la Compagnie aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, avant de la mettre à exétion, elle devra en donner connaissance à l'Administration, et celle-ci aura le droit de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs. La taxe, ainsi réduite, ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant un délai d'un an.

Les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

En cas d'abaissement de tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et le transport.

Art. 36.

Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes, n'aura à payer pour le port de ce bagage aucun supplément du prix de sa place.

Art. 37.

Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets

non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la Compagnie ; elles seront soumises immédiatement à l'Administration qui prononcera définitivement

Art. 38.

Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent, ne sont point applicables :

1° A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents kilogrammes (4,500) ;

2° A toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes (3,000).

Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de quatre mille cinq cents à huit mille kilogrammes ; mais les droits de péage et les frais de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes (5,000), ni à laisser circuler les voitures autres que les machines locomotives qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes (8,000).

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, et laisse circuler les voitures, autres que les machines locomotives, qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 39.

Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents (200) kilogrammes ;

2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou tra-

vaillés ; au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs ;

3° Et en général à tout paquet, colis ou excédant de bagage, pesant isolément moins de cinquante kilogrammes, à moins que ces paquets, colis ou excédants de bagage, ne fassent partie d'envois pesant ensemble au-delà de cinquante kilogrammes d'objets expédiés par une même personne à une même personne, et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucre, café, etc.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'Administration, sur la proposition de la Compagnie.

Au-dessus de cinquante kilogrammes, et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante centimes (0 fr. 40 c.).

Art. 40.

Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées au présent cahier des charges, la Compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiées.

Les bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques seront transportés dans l'ordre de leur numéro d'enregistrement.

Toute expédition de marchandises, dont le poids, sous un même emballage, excédera vingt kilogrammes, sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains de la Compagnie, et l'autre aux mains de l'expéditeur comme duplicata.

L'expéditeur pourra réclamer un duplicata de la lettre de voiture pour tout paquet ou ballot pesant moins de 20 kilogrammes, dont la valeur aura été préalablement déclarée.

La Compagnie sera tenue d'expédier les marchandises dans les deux jours qui en suivront la remise ; toutefois, si l'expéditeur consent à un plus long délai, il jouira d'une réduction d'après un tarif approuvé par l'Administration publique.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux

de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'Administration supérieure.

Les expéditeurs ou destinataires resteront libres de faire eux-mêmes, et à leurs frais, le factage et le camionnage de leurs marchandises, et la Compagnie n'en sera pas moins tenue, à leur égard, des obligations énoncées au paragraphe 1er du présent article.

Dans le cas où la Compagnie consentirait, pour le factage et le camionnage des marchandises, des arrangements particuliers à un ou plusieurs expéditeurs, elle serait tenue, avant de les mettre à exécution, d'en informer l'Administration, et ces arrangements profiteront également à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 41.

A moins d'une autorisation spéciale de l'Administration, il est interdit à la Compagnie, sous les peines portées par l'article 419 du Code pénal, de faire directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises, par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes.

Les règlements d'administration publique rendus en exécution de l'article 33 ci-dessus, prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

Art. 42.

Les militaires ou marins voyageant isolément, pour cause de service, envoyés en congé pour appartenir à la réserve, envoyés en congé limité ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif ci-dessus fixé.

Les militaires ou marins voyageant en corps ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par

la ligne du chemin de fer, la Compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

Art. 43.

Les ingénieurs, commissaires royaux, commissaires de police et agents spéciaux attachés à la surveillance du chemin de fer, seront transportés gratuitement dans les voitures de la Compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et à ceux de l'administration des douanes, chargés de la surveillance du chemin de fer, dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 44.

Les dépêches, accompagnées d'un agent du Gouvernement, seront transportées gratuitement, par les convois ordinaires de la Compagnie, sur toute l'étendue du chemin de fer.

A cet effet, la Compagnie sera tenue de réserver, à chaque convoi de voyageurs ou de marchandises, à l'arrière du train des voitures, un compartiment spécial de voiture, pour recevoir les dépêches et les agents nécessaires au service. La forme et la dimension de ce compartiment seront réglées par l'Administration.

Lorsque la Compagnie voudra changer les heures du départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'Administration des postes quinze jours à l'avance.

Il pourra y avoir, en outre, tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont les heures de départ, soit de jour, soit de nuit, ainsi que la marche et les stationnements, seront réglés par le Ministre des finances et le Ministre des travaux publics, après avoir entendu la Compagnie.

Ces convois, destinés au service général de la poste aux lettres, pourront parcourir toute l'étendue ou seulement une partie de la ligne du chemin de fer.

L'Administration des postes fera construire et entretiendra à ses frais des voitures appropriées au transport des dépêches par les convois spéciaux. Ces voitures, dont la forme et les dimensions seront déterminées par l'administration des postes, devront pouvoir contenir, outre le courrier, un ou plusieurs agents, chargés, pendant le trajet, de la manipulation et du

triage des lettres, ainsi que de l'échange des dépêches dans les différentes stations.

Il sera payé à la Compagnie une rétribution qui ne pourra excéder 75 centimes par kilomètre parcouru par les convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes. Si cette administration emploie plus d'une voiture, la rétribution n'excèdera pas 25 centimes par kilomètre et par voiture en sus de la première.

Ces rétributions pourront être révisées tous les cinq ans et fixées de gré à gré ou à dire d'experts, sans pouvoir excéder le taux ci-dessus fixé.

La Compagnie pourra placer, dans ces convois spéciaux, des voitures de toutes classes pour le transport des voyageurs et des marchandises. Les voitures affectées ou appropriées au transport des dépêches et des agents de l'administration, seront toujours placées, au lieu du départ, à l'arrière du train des voitures de la Compagnie.

La Compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux, ou de changer les heures de départ, la marche et les stationnements de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue par écrit quinze jours à l'avance.

Néanmoins, toutes les fois que, en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi spécial, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police.

Le prix sera ultérieurement réglé de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'administration et la Compagnie.

Art. 45.

La Compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir, par convois ordinaires, les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons seront construits aux frais de l'État ou des départements, et leurs dimensions déterminées par un arrêté du Ministre de l'intérieur.

Les employés de l'administration, gardiens, gendarmes et prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires, ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe du tarif de la dernière classe.

Le transport des voitures et des wagons sera gratuit.

Art. 46.

Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique électrique; il se réserve aussi le droit de faire toutes les réparations et de prendre toutes les mesures propres à assurer le service de la ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement de maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La Compagnie sera tenue de faire garder par ses agents les fils et les appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la Compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après des instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique, auront le droit de circuler gratuitement dans les wagons du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne, pour le transporter sur le lieu de l'accident, avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit.

Art. 47.

A toute époque, après l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé par l'art. 1er pour l'achèvement des travaux, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la Compagnie, pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annui-

té qui sera due et payée à la Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La Compagnie recevra en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 48 ci-après.

Art. 48.

A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'art. 26.

Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits.

La Compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien, le chemin de fer, les ouvrages qui le composent, et ses dépendances, telles que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et, en général, tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, charriots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, l'Etat sera tenu de les reprendre à dire d'experts, si la Compagnie le requiert, et réciproquement si l'Etat le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder, également à dire d'experts.

Toutefois, l'Etat ne sera tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 49.

Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer projeté, la Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées, mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la Compagnie.

Art. 50.

Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, dans la contrée où est situé le chemin de fer projeté, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de la Compagnie.

Art. 51.

Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer, s'embranchant sur le chemin de Castres à la ligne de Bordeaux à Cette ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Les Compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés, et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer de Castres à la ligne de Bordeaux à Cette, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard des dits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses Compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une Compagnie d'embranchement ou de prolongement, joignant la ligne de Castres au chemin de fer de

fer de Bordeaux à Cette, n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne; comme aussi dans celui où la Compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements ou embranchements, les Compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes.

Celle des Compagnies qui sera dans le cas de se servir d'un matériel qui ne serait pas sa propriété, paiera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les Compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité, ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La Compagnie pourra être assujettie, par les lois qui autoriseront ultérieurement les chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant le chemin de Castres à la ligne de Bordeaux à Cette à accorder aux Compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de cent kilomètres, dix pour cent (10 pour 100) du prix perçu par la Compagnie;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède cent kilomètres, quinze pour cent (15 pour 100);

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède deux cents kilomètres, vingt pour cent (20 pour 100);

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède trois cents kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 pour 100).

Conformément à l'art. 51 du cahier des charges relatif au chemin de Bordeaux à Cette, la Compagnie pourra faire circuler ses voitures, wagons et machines sur ce chemin, en payant à la Compagnie concessionnaire du dit chemin le droit de péage réduit de 10 p. 100, et aux conditions prescrites par les paragraphes 4 et 5 du dit article.

Art. 52.

Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'Administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la Compagnie.

Art. 53.

Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains qui renferment des carrières, ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. L'Administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la Compagnie du chemin de fer.

Art. 54.

Les agents et gardes que la Compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 55.

Il sera institué près de la Compagnie un commissaire spécialement chargé de surveiller les opérations de la dite Compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'Etat.

Le traitement de ce commissaire restera à la charge de la Compagnie. Pour y pourvoir et acquitter en même temps les frais mis à sa charge par l'art. 29 ci-dessus, la Compagnie sera tenue de verser chaque année, à la caisse du receveur général du département du Tarn, une somme qui n'excédera pas quinze mille francs.

Dans le cas où la Compagnie ne verserait pas la dite somme aux époques qui seront fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 56.

La Compagnie devra faire élection de domicile à Castres.

Dans le cas de non-élection de domicile, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du département du Tarn.

Art. 57.

Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie et l'Administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Tarn sauf recours au conseil d'Etat.

Art. 58.

Avant la signature de la convention, la compagnie devra déposer une somme de douze cent mille francs (1,200,000 fr.) en numéraire, ou en rentes sur l'Etat, calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, ou en bons du Trésor, ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la Caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seront nominatives ou à ordre.

Cette somme, qui formera le cautionnement de l'entreprise, sera rendue à la Compagnie ainsi qu'il est dit à l'art. 30.

Art. 59.

Le présent cahier des charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Vu, pour être annexé au projet de loi,

Paris, le 14 juin 1845.

Le Ministre secrétaire d'État des travaux publics,

DUMON.

(N° 203.)

Chambre des Députés.

SESSION 1845.

RAPPORT

FAIT

*Au nom de la Commission * chargée d'examiner les lettres de grande naturalisation de M. le maréchal-de-camp de Perron,*

PAR M. LE BARON DOGUERAU,

Député de Loir-et-Cher.

Séance du 16 Juin 1845.

MESSIEURS,

La Commission nommée par vous pour examiner les lettres de grande naturalisation accordées à M. le maréchal-de-camp de Perron, en a pris connaissance, ainsi que des honorables considérations qui les motivent et les justifient.

* Cette Commission est composée de MM. de Corcelle, Chégaray, Durosier, Delessert (François), Delespaul, le comte de Las-Cases, le général Doguereau, Roux, de Beaumont (Gustave).

bablement n'aurait pas soulevé de réclamations, mais d'attribuer à l'arrondissement d'Autun une représentation de cinq membres au lieu de quatre, fixée par le tableau joint à la loi du 22 juin 1833, en réduisant de sept à six celle que ce tableau accorde à l'arrondissement de Mâcon, mesure dont le conseil général de Saône-et-Loire avait d'abord approuvé le principe, et que maintenant il repousse dans son exécution.

Le Gouvernement, en 1832, dans le projet de loi sur l'organisation départementale, proposait, en principe général, d'agglomérer plusieurs cantons pour en composer les circonscriptions électorales, en prenant pour base l'étendue du territoire, la population, l'impôt. De cette manière, l'élection par canton isolé était l'exception.

La Chambre des Députés ne fut pas de cet avis: elle prit les cantons pour règle du nombre des conseillers, et cependant elle admit l'élection au chef-lieu d'arrondissement. C'était créer un système et l'organiser de manière à ne pas en recueillir les avantages. Aussi, la Chambre des Pairs, en donnant son approbation au système, considéra que la circonscription électorale cantonnale en était la conséquence nécessaire, et elle la vota en réduisant toutefois à trente le nombre des circonscriptions dans les départements où celui des cantons était supérieur à ce chiffre. De là le besoin d'opérer des agglomérations de cantons. Un tableau en quelque sorte improvisé y pourvut, avec cette réserve inscrite dans la loi, que les conseils généraux et les conseils d'arrondissement seraient appelés à délibérer sur les modifications qu'il paraîtrait nécessaire d'y apporter.

Le projet voté par la Chamdre des Pairs, adopté

par la Chanbre des Députés et le Gouvernement, est devenu la loi du 22 juin 1833. Le principe de cette loi est, que l'unité cantonnale est la base du droit à la représentation, et que l'agglomération des cantons n'est qu'une mesure exceptionnelle dont la nécessité résulte de la limitation du nombre des conseillers.

Le département de Saône-et-Loire est composé de 5 arrondissemens et de 48 cantons. Le tableau joint à la loi a fait la répartition de la représentation comme il suit :

Autun, pour 8 cantons,	4 conseillers.
Châlon, pour 8 cantons,	7
Charolles, pour 13 cantons,	7
Louhans, pour 8 cantons,	5
Mâcon, pour 9 cantons,	7

Cette répartition fut vivement attaquée par le conseil d'arrondissement d'Autun, dans sa session de 1834 : il demanda qu'il lui fût fait justice par le retranchement d'un conseiller sur le nombre accordé à l'arrondissement de Mâcon. La réclamation fut contredite par les localités intéressées au maintien de l'état de choses, et il y aurait lieu de s'étonner qu'il en eût été autrement.

Cependant, le conseil général de Saône-et-Loire, dans sa session de 1841, parut reconnaître le fondement de la réclamation de l'arrondissement d'Autun, car, *déterminé par un sentiment rigoureux d'équité, il émit le vœu que l'attention du Gouvernement fût appelée sur la question de savoir si, conformément à la loi du 22 juin 1833, l'arrondissement d'Autun était suffisamment représenté au conseil général.* Depuis, dans sa session de 1843, ce conseil, invité à présenter des propositions de distraction et de réunion de cantons, se fondant sur la per-

turbation qu'apporterait un changement de circonscriptions électorales, et sur l'insuffisance de renseignements, vota l'ajournement de l'examen de la question : et enfin, en 1844, il se prononça contre toute modification sous le motif de la supériorité numérique de la population de l'arrondissement de Mâcon, et de la plus grande valeur de son territoire représentée par l'impôt direct.

Le conseil d'arrondissement de Mâcon refusa formellement de délibérer, en prétendant que, s'il y avait lieu de faire justice à l'arrondissement d'Autun, on devait le faire aux dépens de l'arrondissement de Louhans, et celui d'Autun, d'accord avec le préfet du département, proposa une rectification de circonscriptions qui est celle adoptée par le projet de loi.

Messieurs, pour la majorité de la Commission, le principe fondamental de la loi du 22 juin 1833 est que chaque canton doit avoir sa représentation individuelle : l'unité cantonnale, sans avoir égard à l'étendue du territoire, à la population, à l'impôt, voilà la règle; règle applicable aux départements qui ont moins de trente cantons, comme à ceux qui en ont plus de trente, en procédant pour ces derniers à des réunions de cantons. Du moment où l'unité cantonnale est le principe, la conséquence est, que les réunions qui annihilent en partie la représentation, doivent être faites proportionnellement au chiffre total des cantons; autrement, la représentation par canton, qui est la règle absolue dans les conseils généraux de trente cantons et au-dessous, cesserait de l'être comparativement dans ceux qui comprennent plus de trente cantons.

S'il en est ainsi, les 48 cantons du département de Saône-et-Loire doivent être répartis en trente

circonscriptions, et alors l'unité de canton se trouve réduite à 5/8. Autun, pour huit cantons, a droit à 5 conseillers, et Mâcon, pour neuf cantons, à 5 5/8. Cependant le tableau de répartition joint à la loi du 22 juin 1833, attribue 7 conseillers à Mâcon, et 4 seulement à l'arrondissement d'Autun.

La minorité de la Commission, tout en reconnaissant que l'unité cantonnale avait été la base de la loi, lorsque le nombre des cantons n'excédait pas trente, a émis l'avis que cette règle n'était plus applicable lorsque le nombre des cantons était supérieur à 30; elle a pensé que, dans ce dernier cas, il fallait avoir égard au chiffre de la population et à la richesse du pays représentée par l'impôt, et, en établissant des calculs sur ces bases, elle a dit que la supériorité de l'arrondissement de Mâcon sur celui d'Autun devait faire maintenir l'état de choses.

Il a été répondu que s'il y avait lieu de faire l'application de tout autre système que celui de l'unité cantonnale, il faudrait en revenir à celui que le Gouvernement avait d'abord présenté, et qu'il a abandonné; que, d'après ce système, la classification devait être établie sur la triple base de l'étendue du territoire, de la population et de l'impôt; qu'alors, soit qu'on en adopte le résultat, soit qu'on le combine avec celui de la répartition par canton, on est amené à reconnaître que, rigoureusement, nécessairement, il doit être attribué à l'arrondissement d'Autun 5 conseillers, qu'ainsi sa représentation doit être augmentée. Dès lors le motif mis en avant par le conseil général, qu'un remaniement de circonscriptions électorales causerait de la perturbation dans la représentation du département, serait un déni de justice, car la véritable perturbation résulterait de ce que la représentation serait enlevée

à celui auquel elle appartient pour être maintenue à celui qui n'y a aucun droit (1).

---

(1) PREMIER TABLEAU.

Répartition des 30 conseillers, en prenant pour base l'unité cantonnale.

ARRONDISSEMENTS	NOMBRE de cantons.	REDUCTION de l'unité cantonnale.	NOMBRE de conseils à attribuer.	RÉPARTITION par la loi du 22 juin.
Autun.........	8	0,625	5 "	4
Châlon.........	10		6 250	7
Charolles.......	13		8 125	7
Louhans........	8		5 "	5
Mâcon.........	9		5 625	7

DEUXIÈME TABLEAU.

Répartition des 30 conseillers, d'après la superficie, la population, l'impôt.

ARRONDISSEMENTS.	CONSEILLERS RÉPARTIS SELON la superficie.	la population	l'impôt.	Totaux des trois bases.	Répartition moyenne.	Répartition par la loi du 22 juin.
Autun....	6 72	4 86	4 07	15 65	5 22	4
Châlon...	6 06	6 93	8 53	21 52	7 17	7
Charolles.	8 71	7 "	5 77	21 48	7 16	7
Louhans..	4 29	4 76	4 56	13 61	4 54	5
Mâcon...	4 22	6 45	7 07	17 74	5 91	7

Mais est-ce bien sur la représentation de l'arrondissement de Mâcon, qu'un retranchement doit être fait ? La réponse ne résulte pas de raisonnements plus ou moins contestables ; elle est la conséquence de calculs dont l'exactitude ne peut être contredite et dont les bases sont celles admises par les auteurs de la loi. Le tableau ci-dessus prouve que, dans les diverses hypothèses, le nombre des conseillers de l'arrondissement de Mâcon ne doit pas être supérieur à six ; il est de sept en ce moment, il doit donc être réduit.

Une augmentation dans le chiffre de la représentation de l'arrondissement d'Autun, une diminution dans celui de l'arrondissement de Mâcon, ren-

---

TROISIÈME TABLEAU.

Répartition des 30 conseillers d'après les résultats combinés des deux tableaux.

ARRONDISSEMENTS.	CONSEILLERS Répartis d'après les bases du 1er tableau.	CONSEILLERS Répartis d'après les bases du 2e tableau.	Totaux des deux bases.	Répartition moyenne.	RÉPARTITION d'après la loi du 22 juin.	RÉPARTITION d'après le projet.
Autun....	5 "	5 220	10 220	5 110	4	5
Châlon...	6 250	7 170	13 420	6 710	7	7
Charolles..	8 125	7 160	15 285	7 642	7	7
Louhans. .	5 "	4 540	9 540	4 770	5	5
Mâcon. ..	5 625	5 910	11 535	5 768	7	6

dent nécessaire un remaniement dans la formation d'une partie des circonscriptions électorales des deux arrondissements. La raison commande que l'importance relative des cantons quant à l'étendue, la population la somme des contributions soit prise en considération pour maintenir l'individualité, comme la position topographique, la facilité des communications, la communauté d'intérêts pour décider les réunions.

En ce qui concerne l'arrondissement d'Autun, la composition de nouvelles circonscriptions proposée par le Gouvernement, sur l'avis du préfet de Saône-et-Loire, n'a été dans la Commission l'objet d'aucun débat. Mais la réunion des cantons de Lugny et de Saint-Gengoux, dans l'arrondissement de Mâcon, a été repoussée par la minorité de la Commission, sous le motif du peu de communauté d'intérêts des habitants de ces deux cantons, et de la difficulté des communications : cette minorité a indiqué la réunion du canton de Lugny à celui de Tournus comme préférable.

La majorité a répondu que l'opposition d'intérêts est moins grande entre les habitants de deux cantons ruraux, dont les uns sont cultivateurs, les autres vignerons, qu'entre les habitants d'un canton rural et ceux d'un canton dont une ville est le chef-lieu; que réunir les cantons de Tournus et Lugny, c'est former une circonscription de 29,623 habitants et absorber le canton de Lugny qui ne compte que 79 électeurs, par celui de Tournus qui en compte 141, tandis qu'on maintient comme circonscription, le canton de Saint-Gengoux, qui ne compte que 11,908 habitants et 81 électeurs. Elle a ajouté que les cantons de Lugny et de Saint-Gen-

goux étant égaux, quant à la population et au nombre des électeurs, leur réunion conservait à chacun d'eux son influence dans les élections.

La difficulté des communications ne peut être présentée comme un obstacle sérieux, puisque l'art. 34 de la loi du 22 juin donne au préfet le droit de désigner pour la tenue de l'assemblée électorale, une commune plus centrale et d'une communication plus facile que le chef-lieu. Du moment où l'objection a été élevée, il n'est pas douteux que le préfet de Saône-et-Loire aura à s'occuper spécialement du choix d'une commune, dont la position à l'égard de chacun des cantons, donne satisfaction aux intérêts des habitants.

Quant aux mesures transitoires, elles sont la conséquence des dispositions principales du projet, et elles n'ont pas été contestées.

Votre Commission, à la majorité, vous propose l'adoption du projet de loi.

N° 204

PROJET DE LOI.

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

Article premier.

Le tableau des circonscriptions pour l'élection des membres du conseil général du département de Saône-et-Loire, annexé à la la loi du 22 juin 1839, est modifié ainsi qu'il suit :

ARRONDISSEMENTS DE SOUS-PRÉFECTURES.	NOMBRE de cantons.	NOMBRE d'anciennes circonscriptions	NOMBRE de nouvelles circonscriptions	COMPOSITION DES CIRCONSCRIPTIONS ÉLECTORALES. ANCIENNES circonscriptions.	Nomination de conseillers.	NOUVELLES circonscriptions.	Nomination de conseillers.
Autun..	8	4	5	Couches....... Montcenis	1	Couches .... Épinac	1
				Épinac .... Lucenay-l'Évêque...........	1	Issy-l'Évêque... Mesvres	1
				Issy-l'Évêque... Mesvres .... St-Léger-sous-Beuvray	1	Lucenay-l'Évêque.......... St-Léger-sous-Beuvray......	1
						Montcenis......	1
Mâcon .	9	7	6	Lugny.........	1	Lugny......... Saint-Gengoux-le-Royal......	1
				Saint-Gengoux-le-Royal......	1		

PROJET DE LOI.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Article premier.

Comme au projet.

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

Art. 2.

Le conseil général de Saône-et-Loire modifiera, dans sa prochaine session, la composition des séries formées pour le renouvellement triennal, en exécution de l'art. 8 de la loi du 22 juin 1833. Il substituera à chacune des circonscriptions supprimées par l'effet de la présente loi, une des nouvelles circonscriptions ci-dessus indiquées.

Art. 3.

Les membres du conseil général élus par les circonscriptions modifiées en vertu de la présente loi, cesseront leurs fonctions après la session 1845. Il sera pourvu à leur remplacement par les assemblées électorales des nouvelles circonscriptions. Les pouvoirs des conseillers qu'elles auront élus cesseront lors du renouvellement des séries anquelles ils appartiendront respectivement.

Si néanmoins il y avait lieu à remplacement avant la session de 1845, l'élection serait faite par les circonscriptions électorales actuellement existantes.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 2.

Comme au projet.

Art. 3.

Comme au projet.

(N° 205.)

Chambre des Députés.

SESSION 1845.

RAPPORT

FAIT

*Au nom de la Commission de comptabilité * sur le règlement des comptes de la Chambre pour l'exercice 1844, et sur la fixation du budget de 1846,*

PAR M. OGER,

Député des Ardennes.

Séance du 16 Juin 1845.

Messieurs,

La comptabilité de la Chambre ne présente ni complication, ni difficulté; elle peut donc être vérifiée sans peine, et apurée sans retard.

Mais la surveillance qui doit présider à l'administration de tous les intérêts de la Chambre, qui

* Cette Commission est composée de MM. Lacaze (Henry), Oger, Manuel, Cornudet, Saunac, Croissant, Monier de la Sizeranne, le baron de Chassiron, Lemaire.

doit assurer, dans toutes les branches du service, l'ordre, l'exactitude, l'économie, exige des soins constants, et rend plus facile la tâche de la Commission chargée de l'examen des comptes.

Votre Commission se plaît à reconnaître que le zèle de MM. les Questeurs a complètement atteint ce double but.

Elle va avoir l'honneur de mettre sous vos yeux le résultat des travaux auxquels elle a dû se livrer.

Le compte de l'exercice 1842 laissait un reliquat pour solde de 4,258 fr. 96 c., dont le versement au Trésor a été ordonné par la Chambre.

Ce versement a été opéré le 11 juillet 1844, ainsi que cela résulte du récépissé délivré par le caissier du Trésor public.

Le compte de l'exercice 1843 s'est balancé par un excédant de recettes de 33,782 fr. 49 c., dont le versement a également été ordonné au Trésor par la résolution prise par la Chambre, dans sa séance du 9 juillet 1844.

Ce versement a eu lieu le 11 juillet suivant, ainsi que cela résulte du récépissé délivré par le caissier central du Trésor.

Les comptes des exercices 1842 et 1843 se trouvent ainsi définitivement clos, arrêtés et soldés.

Le compte de l'exercice 1844 a été l'objet d'un examen attentif de la part de votre Commission.

Le tableau qui suit résume la situation de chaque chapitre, et présente la balance générale du compte qu'il s'agit de régler.

TABLEAU DES RECETTES ET DÉPENSES DE L'EXERCICE 1811.

NUMÉROS des chapitres.	DÉSIGNATION DES CHAPITRES.	CRÉDITS.		DÉPENSES.		DIFFÉRENCES			
						EN PLUS.		EN MOINS.	
		f.	c.	f.	c.	f.	c.	f.	c.
1	Indemnité des Président et Questeurs	100,000	"	99,777	62	"		222	
2	Appointements des Employés de toutes classes	217,379	"	217,209	97	"		169	
3	Médailles	9,910	"	10,151	41	241	41	"	
4	Haute-paie de la compagnie de vétérans	3,800	"	3,600	80	"		199	
5	Impressions et Moniteur	185,000	"	213,445	24	28,445	24	"	
6	Frais de bureau et abonnement aux journaux	14,000	"	13,602	92	"		397	
7	Chauffage	25,000	"	17,428	88	"		7,571	
8	Éclairage	31,000	"	25,373	62	"		5,626	
9	Service des voitures	15,000	"	16,499	20	1,499	20	"	
10	— de la Bibliothèque	15,000	"	12,294	66	"		2,705	
11	Fêtes et illuminations	2,500	"	1,838	70	"		661	
12	Habillement	9,200	"	9,104	08	"		95	
13	Entretien du mobilier	12,600	"	11,029	97	"		1,570	
14	—— des bâtiments	27,600	"	24,798	96	"		2,801	
15	Dépenses diverses et imprévues	35,061	"	29,019	26	"		6,014	
		703050	"	705,174	08	30,183	83	28,061	7

Excédant de dépenses.... 2,124 03

Nous allons vous faire connaître les causes qui ont produit, pour chacun des chapitres ci-dessus, un excédant de crédit ou de dépense par suite duquel les crédits alloués ont été définitivement dépassés de 2,124 fr. 08 c.

CHAPITRE PREMIER.

Indemnité des Président et Questeurs.

Crédit.	100,000 fr. 00 c.
Dépense.	99,777 62
Excédant de crédit.	222 fr. 38 c.

Vous savez, Messieurs, que le Président, nommé dans la session qui précède, conserve son titre et son indemnité jusqu'au jour où la nouvelle session commence.

A partir du jour de la séance royale jusqu'à celui où la Chambre nomme son président, le fauteuil est occupé par le doyen d'âge, auquel il n'est pas alloué d'indemnité.

L'excédant de recette est dû à cette circonstance, le doyen d'âge n'ayant présidé qu'un seul jour.

CHAPITRE II.

Appointements des employés de toutes classes.

	Crédit.	Dépense.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
1re Section. Employés ordinaires.......	168,754	173,086 19	4,332 19	» »
2e Section. Employés extraordinaires...	48,625	44,122 88	» »	4,502 12
	217,379	217,209 07	4,332 19	4,502 12

Excédant de recette........................ 169 93

L'excédant de dépense signalé *dans la première section* provient de la même cause que celle déjà indiquée dans la session précédente; l'absence de tout crédit relatif aux gages du suisse de l'hôtel de la Présidence et de trois gardiens surveillants payés précédemment par l'administration des biens de Monseigneur le duc d'Aumale, et dont l'entretien devait tomber à la charge du budget de la Chambre, depuis la prise de possession de la partie du palais Bourbon aliénée par le prince.

Le déficit aurait pu s'élever à 4,800 fr., puisque les gages de ces quatre hommes de service sont fixés à 1,200 fr. Mais par suite des mouvements survenus dans le personnel pendant le cours de l'exercice, il a pu être opéré une atténuation dans la dépense.

La *seconde section* présente un excédant de crédit

qui est expliqué par la nature variable de la dépense.

L'allocation relative aux employés et gens de service extraordinaires est approximative, et elle peut subir des variations résultant du nombre des sujets employés et de la durée de leur service.

Du reste, la Chambre se rappelle qu'il n'y aura plus à l'avenir d'employés de bureau extraordinaires : ils ont tous été déclarés par la Chambre, et sans augmentation de dépense, employés titulaires. Il ne reste d'extraordinaires que *les hommes de service* proprement dits, qui sont indispensables pendant la session, mais tout-à-fait inutiles après la clôture des Chambres.

L'excédant de recette présenté dans cette section provient de la suppression d'un commis extraordinaire, de 5 hommes de service attachés au service général, d'un sixième attaché à l'hôtel de la Présidence. Cette suppression a pu s'opérer au moyen d'améliorations effectuées dans d'autres parties du service; elle a complété l'excédant de recette présenté dans la seconde section, et qui, en éteignant le déficit de la première section, a laissé un boni de 169 fr. 95 c. sur l'ensemble du chapitre.

CHAPITRE III.

Médailles.

Crédit.....................	9,910 fr. 00 c.
Dépense....................	10,151 41
Excédant de dépenses..........	241 fr. 41

Cette différence provient de ce que, dans les médailles, en 1844, il a été fait emploi de 755 grammes d'argent de plus qu'en 1843.

CHAPITRE IV.

Haute-paie de la compagnie de vétérans.

Crédit........................	3,800 fr.	00 c.
Dépense........................	3,600	50
Excédant de crédit............	199	50

La durée de la session, et l'effectif fourni par la compagnie de vétérans faisant le service de la *Chambre*, exposent la dépense de ce chapitre à une variation que présente l'excédant de crédit qui est signalé.

CHAPITRE V.

Impressions et Moniteur.

Crédit........................	185,000 fr.	00 c.
Dépense........................	213,445	24
Excédant de dépense....	28,445	24

Cet excédant considérable de dépense, que l'action de l'Administration de la Chambre ne peut ni prévenir, ni arrêter dans sa marche, provient des impressions proprement dites ordonnées par la Chambre, et du service du *Moniteur* réglé par un marché.

Ce chapitre, qui contient deux sections, divise ainsi la dépense :

Dépense des impressions.....	79,799 fr.	23 c.
Dépense du *Moniteur*........	133,646	01
Somme égale à la dépense..	213,445	24

La dépense *des impressions* est soumise à une vérification soigneuse et attentive ; tout ce qui présente l'apparence d'un doute est soumis au règlement de l'Imprimerie Royale.

Il est de la justice de dire que MM. les Questeurs re-

connaissent que les règlements de l'Imprimerie Royale ne les ont jamais mis dans le cas d'adresser le moindre reproche à l'Imprimeur de la Chambre.

La dépense du *Moniteur* est réglée par un traité qui expire à la fin de la présente session. Elle porte, principalement, comme la Chambre le sait, 1° sur la fourniture d'un exemplaire du *Moniteur* et de la table à chacun des membres de la Chambre; 2° et sur une indemnité par chaque colonne employée chaque jour, au-delà du nombre de six, pour l'insertion des séances de la Chambre.

C'est cette indemnité, par colonne supplémentaire, qui donne lieu à une vérification faite avec le plus grand soin.

En vous proposant le projet de budget pour l'exercice 1846, votre Commission aura l'honneur de vous entretenir du nouveau marché qui devra être passé pour assurer le service du *Moniteur*, et des améliorations proposées pour imprimer encore à ce service plus de promptitude et de régularité.

CHAPITRE VI.

Frais de bureau et abonnement aux journaux.

Crédit	14,000 fr.	00c.
Dépense	13,602	92
Excédant de crédit	397	08

La dépense de ce chapitre, qui se subdivise ainsi :

Frais de bureau	9,159 fr.	27 c.
Abonnement aux journaux	4,443	65

n'a donné lieu à aucune observation.

CHAPITRE VII.

Chauffage.

Crédit	25,000 fr.	00 c.
Dépense	17,428	88
Excédant de crédit	7,571	12

Il provient d'une triple cause ; d'une part, du prix avantageux obtenu par la mise en adjudication de la fourniture de bois en 1843 ; d'autre part, de l'excédant de l'approvisionnement de cette même année, qui a servi à la consommation de 1844 ; enfin, de l'époque de la convocation de la Chambre (26 décembre 1844).

Pas d'observation.

CHAPITRE VIII.

Éclairage.

Crédit	31,000 fr.	00 c.
Dépense	25,373	62
Excédant de crédit	5,626	38

Cet excédant de crédit provient, dans une certaine mesure, de l'époque reculée de l'ouverture de la session. Il provient aussi de ce que ce chapitre était trop largement doté, et vous verrez par le projet de budget pour le prochain exercice, qu'une diminution de crédit est opérée sur la dépense de ce chapitre, qui n'a donné lieu d'ailleurs à aucune observation.

CHAPITRE IX.

Service des voitures.

Crédit	15,000 fr.	00 c.
Dépense	16,499	20
Excédant de dépense	1,499	20

Cet excédant provient du grand nombre de députations pour lesquelles il a fallu fournir des voitures pendant la dernière session; et malheureusement plusieurs de ces députations ont eu lieu pour assister aux obsèques de Députés morts à Paris.

Déjà, l'année dernière, votre Commission de comptabilité appelait l'attention de MM. les Questeurs sur le service des voitures, qui laissait beaucoup à désirer. Des plaintes nouvelles ont été reproduites, et votre Commission rappelle à MM. les Questeurs que la convention intervenue renferme toutes les conditions propres à assurer un service régulier et très-convenable.

CHAPITRE X.

Service de la Bibliothèque.

Crédit	15,000 fr.	00 c.
Dépense	12,294	65
Excédant de crédit	2,705	35

L'unique cause de l'excédant de crédit provient de ce que le défaut de place a forcé de réduire le nombre des achats de livres.

La Bibliothèque de la Chambre a une spécialité propre. Elle doit renfermer les collections de législation et d'histoire, toutes les publications importantes sur les lois, sur l'économie politique, sur les statistiques, sur les finances, sur le commerce et tout ce que le monde littéraire et savant fait paraître de remarquable.

Mais il faut se garantir avec soin d'acquisitions d'ouvrages sans valeur, et votre Commission exprime le désir de ne plus voir figurer au nombre des livres achetés, des productions qui ne se recommandent par aucun intérêt véritable.

CHAPITRE XI.

Fêtes et illuminations.

Crédit.	2,500 fr.	00 c.
Dépense	1,838	70
Excédant de crédit	661	30

Pas d'observations sur ce chapitre, qui paraît trop largement doté, et qui sera réduit, pour le budget de 1846, à la somme strictement nécessaire.

CHAPITRE XII.

Entretien du mobilier.

Crédit	12,600	00
Dépense	11,029	97
Excédant de crédit	1,570	3

La prochaine appropriation au service de la Chambre des bâtiments dont on a fait récemment l'acquisition, a fait suspendre plusieurs dépenses qui auraient pu devenir inutiles, et que, dans tous les cas, il vaut mieux faire avec ensemble.

C'est ce qui explique l'excédant de crédit qui vient d'être présenté.

Aucune observation n'est d'ailleurs présentée sur la dépense qui a été faite.

CHAPITRE XIV.

Entretien des bâtiments.

Crédit	27,600f	00
Dépense	24,798	96
Excédant de crédit	2,801	04

Ce qui vient d'être dit sur l'excédant de crédit du chapitre précédent, s'applique au reliquat qui se manifeste sous ce chapitre.

On a dû s'abstenir de faire les dépenses d'entretien qui pouvaient se confondre avec les travaux ultérieurs.

Votre Commission reconnaît que pour les dépenses de menu entretien, il n'y a pas lieu de mettre en adjudication les travaux à exécuter. Mais lorsque ces travaux doivent entraîner une dépense de quelqu'importance, ne serait-il pas préférable de soumettre leur exécution à une adjudication publique?

La Commission appelle sur ce point l'attention de MM. les Questeurs, à qui il suffira de signaler les avantages du mode indiqué.

CHAPITRE XV.

Dépenses diverses et imprévues.

Crédit........................	35,061f 00
Dépense.......................	28,919 26
Excédant de crédit..........	6,141 74

Comme vous le savez, Messieurs, le crédit qui figure sur ce chapitre est destiné à pourvoir à l'insuffisance des différents chapitres et au paiement des dépenses imprévues.

Ces dépenses, qui ne peuvent être appréciées avec quelque exactitude, consistent principalement dans des échanges de documents parlementaires, dans des gratifications et secours, et dans plusieurs autres, dont le détail est inutile à présenter.

Tous les articles de dépense de ce chapitre n'ont donné lieu à aucune observation.

Telles sont, Messieurs, les explications que votre Commission a cru devoir vous présenter sur les différents chapitres qui composent le compte de 1844.

Il résulte de la balance présentée, que la dépense générale de cet exercice a dépassé de 2,124 fr. 08 c. les crédits accordés.

Pour couvrir cet excédant de dépense, votre Commission a l'honneur de vous proposer d'en opérer le report sur l'exercice 1845.

III.

COMPTE DE LA CAISSE DES PENSIONS POUR 1844.

La Commission a l'honneur de rappeler à la Chambre que la caisse des retraites de ses employés, instituée le 15 juillet 1811, a ses ressources propres, qui assurent le service exact des pensions.

C'est sans subvention aucune du Trésor que ces pensions sont acquittées, et la caisse est, par cette raison, en dehors du budget de la Chambre.

Recettes.

Au premier janvier 1844, il y avait en caisse		8,722f	96c
Produit de la retenue sur les appointements des employés et sur les gages des gens de service		6,840	10
Arrérage des rentes appartenant à la caisse	1er sémest. 19,400 2e sémest. 19,550	38,950	00
Total des recettes		54,513	00

Dépenses.

Service des pensions pendant l'année, et secours		29,183f 57
Achat de rentes, savoir :		
Le premier avril, 300 fr. de rente 5 pour 100	7,297f 60	16,795f 45
2 octobre, 400 f. rente 5 pour 100	9,497 85	
Total des dépenses		45,979f 02

Récapitulation.

Les recettes s'élèvent à	54,513	06
Les dépenses à	45,979	02
En caisse au 31 décembre 1844	8,534	04

Un état dressé par le trésorier de la Chambre, le 2 janvier 1845, constate que la caisse possède 39,500 fr. de rentes 5 pour 100.

Cet état, ainsi que celui des pensions existant au premier janvier 1845, seront imprimés à la suite du présent rapport, et la Chambre verra que la caisse des pensions est en mesure de faire face aux charges qui pèsent sur elle.

Dans le courant de cet exercice, il a été procédé à la mise à la retraite de deux employés de la Chambre ci-après nommés :

Du sieur Souplet, employé au secrétariat de la Questure, et de M. Dauchamp, sous-chef au même secrétariat.

Aux termes du règlement, la pension du sieur Souplet devrait être liquidée à la somme de 1,466 fr. 66 cent. pour les 35 ans 8 mois et 22 jours de service.

Mais il a été attaché pendant 15 ans et 3 mois en qualité de teneur de livres à l'administration intérieure de la Chambre des Pairs. Pour ces services, il a reçu une pension de 690 francs qui lui a été accordée par la Chambre des Pairs.

Il n'y a donc lieu aujourd'hui que de mettre à la charge de la caisse des pensions de la Chambre, la différence, c'est-à-dire la somme de 776 fr. 66 cent.

M. Dauchamp, en raison de son âge et de ses services (74 ans d'âge, 42 ans de services), a droit à une pension de 3,200 francs.

Deux autres pensions ont également été liquidées au profit de deux veuves d'anciens employés de la Chambre, celle de la veuve du sieur Tournemine, ancien huissier, et celle de la veuve du sieur Dutey, ancien garçon de salle.

Sur les justifications par elles faites, il a été reconnu que la veuve Tournemine avait droit à une pension de 800 fr., et la veuve du sieur Dutey à une pension de 200 fr.

Votre Commission vous propose d'approuver la liquidation des pensions ci-dessus indiquées, avec jouissance aux époques fixées par la liquidation.

PROJET DE BUDGET POUR 1846,

tableau qui suit présente l'indication des propositions qui sont
iises à la Chambre, et qui serviront à comparer le budget de 1845
ui de 1846.

NUMÉROS des chapitres.	DÉSIGNATION des DÉPENSES.	CRÉDITS Alloués pour 1845.	CRÉDITS Demandés pour 1846.	DIFFÉRENCES en plus.	DIFFÉRENCES en moins.
		fr.	fr.	fr.	fr.
1	Indemnité des Président et Questeurs	100,000	100,000	»	»
2	Appointements des Employés de toutes classes	221,100	223,780	2,680	»
3	Médailles	9,910	9,910	»	»
4	Haute-paie de la compagnie de vétérans	3,800	3,800	»	»
5	Impressions et *Moniteur*	189,300	214,000	24,700	»
6	Frais de bureau et abonnement aux journaux	14,000	14,000	»	»
7	Chauffage	25,000	25,000	»	»
8	Éclairage	25,000	25,000	»	»
9	Voitures	15,000	15,000	»	»
10	Bibliothèque	15,000	15,000	»	»
11	Illuminations	2,000	2,000	»	»
12	Habillement	11,600	9,200	»	2,400
13	Entretien du mobilier	12,000	12,600	»	»
14	Entretien des bâtiments	27,600	48,000	20,400	»
15	Dépenses diverses et imprévues	47,361	55,577 10	8,216 10	»
		719,271	772,867 10	55,996 10	2,400
		Différence en plus		53,596 10	

cette augmentation avec l'appui de cent Députés qui ont signé leur demande.

L'an dernier, Messieurs, votre Commission de comptabilité priait, avec toute la déférence due à la Chambre, nos honorables collègues de n'accorder qu'avec une extrême réserve leur bienveillante intervention pour demander, au profit des employés de toutes classes, des améliorations de position qui se traduisent d'une manière forcée par des augmentations de dépenses.

Cette prière n'a pas été écoutée, et il faut bien dire que la facilité avec laquelle cette intervention est accordée, entrave l'administration de la Chambre dans sa marche, et gêne la liberté dont votre Commission de comptabilité doit jouir.

Les Questeurs, dominés par cette fâcheuse intervention, et quoique opposés à la mesure, n'ont pu se dispenser de soumettre cette réclamatition à la Commission.

En se dégageant de la situation qui lui était ainsi faite, votre Commission a pensé, qu'en général, la rémunération accordée aux gens de service extraordinaires était suffisante ; et cependant, pour exciter entre eux une émulation utile, et récompenser la bonne conduite de ceux dont les services seraient le plus appréciés, elle a l'honneur de vous proposer de fixer à 90 fr. par mois le salaire de ceux de ces auxiliaires qui compteraient au moins dix ans de service à la Chambre.

Cette augmentation présentera un surcroît de dépense de 1,680 fr. par année, y compris l'indemnité mensuelle, laquelle dépense s'augmentera de session en session, au fur et à mesure que les serviteurs de la Chambre acquerront les dix années de service exigées.

Votre Commission croit qu'il est de son devoir de prier de nouveau la Chambre de s'abstenir de toute intervention dans ces sortes d'affaires, qui doivent être laissées à la juste appréciation des Questeurs.

CHAPITRE III.

Médailles.

Même crédit que pour 1845.. 9,910 fr.

Pour que ce crédit ne soit pas dépassé, comme il l'a été en 1844, MM. les Questeurs se proposent d'inviter M. le Directeur de la Monnaie à donner des ordres pour qu'on se renferme plus exactement dans le poids qui répond au chiffre du crédit.

CHAPITRE IV.

Indemnité de la compagnie de vétérans.

Même crédit que pour 1845..... 3,800 fr.

CHAPITRE V.

Impressions et Moniteur.

Crédit alloué pour 1845......	189,300 fr.
Crédit demandé pour 1846.....	214,000
Différence en plus..............	24,700 fr.

Les dépenses de ce chapitre tendent, Messieurs, chaque jour à s'augmenter; mais cela tient, ainsi que nous avons déjà eu l'honneur de le dire, à deux causes uniques : à l'extension du service lui-même, et à la durée des sessions.

Ce chapitre comporte, comme vous le savez, deux services différents :

Celui des impressions proprement dites ;

Celui du *Moniteur*.

Le service des impressions est assuré par un marché qui doit expirer le 31 décembre 1847.

Ce service se fait avec exactitude, et MM. les Questeurs veillent à ce que rien ne puisse en ralentir la marche; mais pour faire face aux dépenses qu'il entraîne, MM. les Questeurs vous demandent une augmentation de crédit de 10,700 fr.

Comme cette dépense résulte de l'extension du service, et que d'ailleurs tout est réglé par une convention, votre Commission n'a fait aucune difficulté d'allouer l'augmentation demandée.

Le service du *Moniteur* est également assuré par un marché qui expire à la fin de cette année, et MM. les Questeurs vous demandent l'autorisation de le renouveler pour une période de cinq années, aux mêmes conditions que celles renfermées au traité actuel, sauf la modification ci-après :

Entre autres conditions, le marché était fait à la charge d'allouer au propriétaire gérant du *Moniteur*, une subvention mensuelle de 5,000 fr. pendant la session, pour les frais extraordinaires de sténographie et de distribution.

Sur la réclamation qui leur a été adressée, MM. les Questeurs ont demandé à la Commission de porter à 7,000 fr. par mois la subvention accordée pour frais de sténographie et de distribution.

Votre Commission a pensé, avec MM. les Questeurs, que pour perfectionner le service de la sténographie, il fallait allouer aux personnes qui en étaient chargées, une rémunération convenable et suffisante.

Elle a pensé que les dix-sept sténographes employés chaque jour, ne pouvaient trouver, dans l'allocation accordée, une juste rémunération de leur travail; que

les conditions mêmes de ce service les enchaînaient de telle façon, qu'ils ne pouvaient se livrer à aucune autre occupation ; qu'exposés à une interruption subite de travail, soit par une prorogation de la Chambre, soit par une dissolution, il fallait bien qu'ils trouvassent, sous peine de renoncer au service de la Chambre, ce que plusieurs d'entre eux ont déjà fait, la juste compensation des chances fâcheuses auxquelles ils étaient exposés.

Elle a donc l'honneur de vous proposer de porter à 7,000 fr. la subvention mensuelle qui sera accordée au propriétaire gérant du *Moniteur*, pour assurer le service de la sténographie du *Moniteur*, et sa distribution.

Mais elle espère qu'au moyen de cette augmentation, le service de la sténographie sera fait avec le plus grand soin, avec la plus grande exactitude, avec le plus de célérité possible. Elle recommande à MM. les Questeurs de prendre, à cet égard, toutes les garanties nécessaires, dans le nouveau traité à intervenir. Elle prie aussi MM. les Questeurs de demander plus de régularité dans la distribution du *Moniteur*, qui devrait être remis chaque matin, à neuf heures, aux différents membres de la Chambre.

Du reste, elle propose à la Chambre de donner à MM. les Questeurs l'autorisation de passer avec le propriétaire du *Moniteur* le nouveau traité qui assurera le service pendant une nouvelle période de 5 années, aux conditions de l'ancien traité, modifié en ce qui concerne la subvention relative à la sténographie et à la distribution du journal.

Votre Commission a eu à s'occuper, Messieurs, d'une proposition soulevée dans son sein par un de ses membres, et qui tendait à *remplacer les volumes*

des procès-verbaux de la Chambre, par un retirage in-8° du compte-rendu des séances inséré au Moniteur.

A la première vue, cette proposition a paru séduisante. Elle remplacerait les procès-verbaux que l'on consulte peu, par un format plus portatif et plus commode du *Moniteur* que l'on interroge sans cesse.

Mais examinée de près, elle n'a pu être accueillie par votre Commission.

Elle a pensé, d'abord, que l'utilité première des procès-verbaux imprimés était de présenter le texte *exact, officiel, authentique* des résolutions adoptées par la Chambre.

Elle a cru que les procès-verbaux rédigés avec intelligence et maturité, approuvés par la signature du Président et des membres du Bureau, offrent des garanties que ne présentent ni le *Moniteur*, ni les autres journaux rédigés avec précipitation et sans contrôle sérieux et véritable.

Elle a pensé encore que pour remplacer une collection qui, depuis l'origine du gouvernement représentatif en France, a été continuée sans interruption par toutes les assemblées, il fallait de graves et sérieux motifs, qui ne se rencontrent pas dans la proposition qui lui a été soumise.

Descendant de ces considérations d'intérêt général à la question financière, qui doit trouver aussi sa place dans le travail d'une Commission de comptabilité, votre Commission a été encore d'avis que, sous ce rapport, il n'y avait pas lieu d'adopter le changement proposé.

Il résulte des renseignements qui lui ont été fournis, que les procès-verbaux de la session de 1844, par exemple, tirés à 1,450 exemplaires, ont entraîné une dépense de 31,030 fr. ; la refonte, le retirage à 1,450

exemplaires, du compte-rendu des séances de la session de 1844, tel qu'il existe au *Moniteur*, entraîneraient une dépense de, savoir :

Format in-4° à 2 colonnes..........	32,773 fr.
— in-8° à 1 colonne...........	52,104
— in-12 à 1 colonne..........	42,459

La dépense et le peu de commodité, pour un ouvrage de cette nature, des formats in-8° et in-12, feraient sans doute préférer le format in-4°.

Ce serait donc une dépense de 32,773 f. à substituer à celle de 31,030 f., ce qui serait sans importance, si une publication remplaçait complètement et avantageusement l'autre.

Mais il convient de remarquer que dans le compte-rendu des séances de la Chambre, le *Moniteur* ne contient pas tout ce que renferment les procès-verbaux.

Ainsi les états, les tableaux, les cahiers de charges, les devis, les tarifs et toutes les pièces justificatives qui accompagnent, comme appendice, les projets de loi présentés par le Gouvernement et les rapports des Commissions, sont insérés *in extenso* dans les procès-verbaux. Ils ne figurent point au *Moniteur*, et cependant tous ces documents sont d'une indispensable nécessité.

Si la réimpression du *Moniteur* devait remplacer les procès-verbaux, il faudrait exiger que tous ces documents fussent ajoutés au compte-rendu des séances. De cette nécessité résulterait une double dépense : celle de l'impression dans le journal officiel, et celle de la réimpression par la distribution à faire à la Chambre.

Ce surcroît de dépense est évalué à 16,000 fr. ; et

puis cette collection nouvelle exigerait une table spéciale dont le prix serait au moins de 1,000 fr.

Et vous ne voudriez pas, sans doute, que le tirage particulier du *Moniteur* parût sans examen et sans contrôle; il faudrait alors, de toute nécessité, qu'une surveillance particulière fût exercée sous les yeux de la Chambre. Tout cela se traduit encore par une augmentation de dépense.

Enfin, Messieurs, le marché qui a été passé avec l'imprimeur de la Chambre lui assure l'impression des procès-verbaux. Vous ne pourriez vous dégager de cette condition que par une indemnité réglée de gré à gré, qu'il faudrait ajouter encore au surcroît de dépense que nous venons d'indiquer.

Si, pour continuer le format de la collection existante, on adoptait le format in-8, la dépense serait encore plus considérable, puisque le prix, au lieu de 31,030 fr., serait de 52,145 fr., non comprises les dépenses accessoires qui viennent d'être signalées, et qui se reproduiraient tout aussi bien pour un format que pour un autre.

Sous le rapport donc de l'intérêt général, historique, législatif, comme sous le rapport financier, il y a utilité à continuer la collection des procès-verbaux de la Chambre, et, par ces considérations, votre Commission n'a pas cru pouvoir accueillir la proposition qui lui a été faite.

Votre Commission a encore été saisie d'une demande soumise à MM. les Questeurs par l'ancien rédacteur du *Sténographe* et par le directeur de l'*Estafette*, qui proposent de créer *un journal spécial uniquement consacré aux débats des deux Chambres* et à *la promulgation des lois*.

Ce journal, ayant pour titre : *les Séances législati-*

ves, serait rédigé par douze sténographes *assermentés*, et sous la surveillance même de la Chambre ; il contiendrait tous les discours prononcés, les projets de loi, et les rapports présentés aux deux Chambres. Il publierait, à la fin de chaque mois, toutes les lois promulguées.

Votre Commission a examiné cette demande, et elle a pensé qu'il n'y aurait aucun avantage à substituer au *Moniteur officiel*, le journal des *Séances législatives*.

Elle a considéré qu'en créant un personnel de la sténographie assermenté et agissant sous la surveillance de la Chambre, elle affranchirait de toute responsabilité le propriétaire du nouveau journal, pour reporter cette responsabilité sur la Chambre, qui doit en être complètement dégagée.

Elle s'est rappelé les essais faits en 1831 pour encourager le *Sténographe des Chambres*, qui, nonobstant le local fourni pour l'établissement de ses presses, et une subvention de 6,000 fr. par mois, n'a pu avoir qu'une existence de 16 ou 17 mois.

Votre Commission a, en conséquence, pensé qu'il n'y avait pas lieu d'accueillir la proposition faite pour la création d'un nouveau journal, dit des *Séances législatives*.

CHAPITRE VI.

Frais de bureau et abonnement aux journaux.

Même crédit que pour 1845........ 14,000 fr.

CHAPITRE VII.

Chauffage.

Même crédit que pour 1845...... 25,000 fr.

Les comptes des exercices antérieurs ont fait connaître qu'il existe, chaque année, un excédant de recette sur la dépense de ce chapitre.

Mais les nouvelles dispositions qui vont être prises pour donner aux bureaux et aux Commissions de la Chambre une extension convenable, amèneront de nouveaux besoins.

Votre Commission est d'avis d'allouer, pour l'exercice 1846, le crédit demandé.

CHAPITRE VIII.

Eclairage.

Même crédit que pour 1845..... 25,000 fr.

La dépense de ce chapitre figure au compte de 1844 pour la somme de 25,373 fr. 62 cent., et pour 1846 elle s'augmentera nécessairement par l'éclairage des nouveaux bâtiments mis à la disposition de la Chambre.

Vous verrez, Messieurs, figurer au chapitre XV un crédit destiné à faire face à toutes les éventualités. C'est par cette raison que le crédit n'a pas été augmenté, et que votre Commission vous propose de le maintenir au chiffre indiqué.

CHAPITRE IX.

Service des voitures.

Même chiffre que pour 1845..... 15,000 fr.

En accordant le crédit demandé, votre Commission invite de nouveau MM. les Questeurs à tenir la main à l'entière exécution du marché intervenu pour assurer ce service, et á faire surveiller la tenue des gens attachés au service des voitures.

Si les conventions sont exécutées, ce service ne laissera rien à désirer, et les plaintes qui se sont renouvelées ne se reproduiront plus.

CHAPITRE X.

Service de la Bibliothèque.

Même crédit que pour 1845. . . . . . 15,000 fr.

Dans le courant de l'année 1844, la Bibliothèque de la Chambre s'est accrue de 1,167 volumes par les acquisitions, les dons des Ministères et les hommages faits à la Chambre, les échanges avec les Chambres législatives des pays étrangers, et par la collection de procès-verbaux et documents parlementaires des deux Chambres.

Votre Commission rappelle ici que la Bibliothèque de la Chambre a un but spécial, et qu'on doit s'abstenir de toutes acquisitions d'ouvrages sans importance véritable, et que ne recommanderait pas le nom justement estimé de leurs auteurs.

Il y a longtemps, Messieurs, que la Chambre demande qu'on s'occupe de rendre plus faciles les recherches auxquelles elle se livre chaque jour; la rédaction d'un nouveau catalogue aurait, entre autres, cet avantage, et votre Commission ne saurait insister trop fortement pour obtenir ce catalogue promis sans cesse et toujours attendu.

Une des principales difficultés va disparaître par la réunion au palais de la Chambre d'une partie des anciens bâtiments du Palais-Bourbon, dans lesquels on doit trouver, pour le service de la Bibliothèque, des locaux propres à contenir plus de 30,000 volumes.

Quand ces nouvelles dépendances seront mises à la

disposition de la Bibliothèque, il pourra être procédé avec plus de célérité à la confection du nouveau catalogue.

Mais en même temps que la Bibliothèque recevra un agrandissement convenable, les besoins du service exigeront, ainsi que l'annoncent, MM. les Questeurs, deux collaborateurs de plus.

L'organisation du personnel de la Bibliothèque serait faite sur des bases nouvelles.

Elle comprendrait :

Un bibliothécaire,

Un sous-bibliothécaire,

Un sous-bibliothécaire adjoint,

Un premier commis,

Deux commis ordinaires,

Deux garçons de bureau et un homme de peine.

Ce n'est, sur le personnel actuel, qu'une augmentation de deux employés nouveaux.

Votre Commission donne, en principe, son approbation à cette nouvelle organisation, qui doit assurer un service plus régulier. Mais elle ne croit pas nécessaire d'accorder, *quant à présent*, l'augmentation demandée pour le personnel.

Il paraît impossible que les dépendances nouvelles qui seront affectées au service de la Bibliothèque, soient en état et mises à la disposition de l'administration avant la session prochaine.

C'est quand ces locaux pourront être utilisés, qu'il y aura nécessité de s'occuper de la création de nouveaux emplois.

Déjà, Messieurs, cette demande avait été présentée à votre Commission de comptabilité dans la session dernière, et par le motif invoqué aujourd'hui, cette Commission a ajourné la dépense pour le moment

où les nouvelles dépendances seraient mises en état. Que serait-il arrivé, Messieurs, si l'augmentation demandée avait été accordée? Vous auriez créé, sans nécessité aucune, de nouveaux emplois qui n'auraient pu être remplis.

Pareil inconvénient se produira aujourd'hui, si vous accordez ce qui vous est demandé.

Cependant, rien n'est compromis par l'ajournement que nous avons l'honneur de proposer.

Supposons, ce qui encore une fois parait impossible, supposons que les nouvelles dépendances soient mises à la disposition du service de la Bibliothèque pour la session prochaine, la Commission de comptabilité de cette époque examinera alors en toute liberté et avec une parfaite connaissance des besoins, les propositions qui pourront lui être soumises par MM. les Questeurs. Elle examinera aussi une demande qui a été présentée tardivement à vos commissaires, et qui tend à faire créer une place de *bibliothécaire rédacteur des documents étrangers*, pour faire traduire, imprimer et distribuer à la Chambre les documents parlementaires anglais et américains qui existent dans la Bibliothèque.

Votre Commission espère, ainsi qu'elle en a déjà exprimé le désir, qu'il sera possible dans la nouvelle organisation qui aura lieu, de donner à des services qui ont été signalés à votre gratitude, la juste récompense qui leur est due.

CHAPITRE XI.

Fêtes et illuminations.

Même crédit que pour 1845. . . . 2,000 fr.

CHAPITRE XII.

Habillement.

Crédit alloué pour 1845......... 11,600 fr.

Demandé pour 1846.......... 9,200 fr.

Cette diminution de crédit vient de ce que l'an dernier il avait été ajouté au crédit une somme de 2,400 fr., pour établir une uniformité convenable dans l habillement des cochers et suivants des voitures de grandes députations.

Ce surcroît de dépense n'était pas de nature à se reproduire.

CHAPITRE XIII.

Entretien du mobilier.

Même crédit que pour 1845 ... 12,600 fr.

CHAPITRE XIV.

Entretien des bâtiments.

Crédit alloué pour 1845........	27,000
Demandé pour 1846...........	48,000
Différence en plus........	20,400

Votre Commission vous propose, Messieurs, d'allouer le crédit demandé ; mais elle doit vous faire connaître ce qui motive l'augmentation de dépense proposée.

Depuis que la Chambre est établie dans sa nouvelle salle, des plaintes se sont fréquemment élevées sur le système de ventilation et sur celui d'acoustique qui y ont été appliqués. Plusieurs essais d'amélioration ont été tentés sans succès.

Sur la demande de MM. les Questeurs, M. le Ministre de l'intérieur a nommé une Commission spéciale chargée de rechercher les vices des deux systèmes, et de présenter les moyens d'y remédier. Cette Commission (1), présidée par l'honorable M. Arago, s'est occupée d'abord de la ventilation, et le 6 octobre dernier elle a remis à M. le Ministre de l'intérieur un rapport dans lequel elle indique les moyens qui lui ont paru les plus propres à donner à ce service le degré d'amélioration convenable.

Les travaux à exécuter doivent entraîner, d'après un devis établi par l'architecte de la Chambre, une dépense de 20,407 fr. 36 c. C'est pour faire face à cette dépense que l'augmentation de crédit est proposée.

Quant à l'entretien des bâtiments pour 1846, il est évalué à la somme de 32,350 fr. 33 c., dont :

27,600 fr. pour les anciens bâtiments, et 4,750 fr. 38 c pour les bâtiments nouveaux. Mais il convient d'observer que, dans cette dernière somme, figure celle de 1,345 fr. 75 c. pour établissement des appareils de gaz dans les nouvelles localités qui seront affectées aux différents services de la Chambre. Cette dépense ne doit pas se reproduire.

L'excédant de dépense de ce chapitre, pour l'entretien des bâtiments, sera pris, s'il se manifeste, sur le crédit spécial pour dépenses diverses porté au chapitre XV. C'est ce qui permet de maintenir au chiffre de 27,600 francs le fonds d'entretien des bâtiments.

---

(1) Cette Commission était composée de MM. Arago, Pouillet, Dumas, Reynauld, de l'Académie des Sciences, Talabot, député, Savard, colonel du génie.

Les travaux d'art destinés à compléter le système de décoration du palais de la Chambre, sont exécutés et payés sur des fonds spéciaux mis à la disposition du Ministre de l'intérieur.

MM. les Questeurs ne peuvent que presser, par leurs démarches, l'exécution des travaux *commandés* et *commencés*.

Depuis 1830 deux statues destinées à être placées dans la cour d'honneur, sont commandées à un artiste distingué : elles ne sont point terminées ; et si l'on on croit les renseignements fournis à la Commission, le prix de cette commande serait acquitté.

Depuis 1838, la décoration des voussures de la salle des Pas-Perdus et les peintures de la Bibliothèque sont commencées.

Votre Commission ne peut qu'inviter MM. les Questeurs à faire de nouvelles et incessantes démarches, pour que la dernière main soit mise à ces travaux, et pour que les échafaudages qui blessent les regards disparaissent des lieux où ils sont placés.

CHAPITRE XV.

Dépenses diverses et imprévues.

Crédit accordé pour 1845....	47,361 fr.	00 c.
Crédit accordé pour 1846....	55,577	10
Différence en plus..........	8,216	10

Ce chapitre est destiné, en partie, comme vous le savez, Messieurs, à couvrir les insuffisances de crédits qui pourraient se révéler dans les différents chapitres du budget de la Chambre.

Il est destiné aussi à subvenir à des dépenses fixes telles que : achats de livres, reliure, transport pour les

échanges établis avec des Gouvernements étrangers, abonnement pour le balayage extérieur du palais, indemnités, gratifications, secours, faux frais de toute espèce pour le service de la Chambre.

Il renferme, ainsi que nous avons eu occasion de vous le dire, un crédit de 10,000 francs, destiné à couvrir les dépenses diverses auxquelles donnera lieu l'augmentation des dépenses de la Chambre.

Enfin, Messieurs, il est destiné aussi à continuer, pour 1846, l'encouragement que la Chambre accorde, depuis 1839 à la publication des *Annales du Parlement français*, ouvrage d'une utilité incontestable, et qui prend chaque année, chez nous comme à l'étranger, une importance croissante.

A la sollicitation de plusieurs membres de la Chambre, MM. les Questeurs vous demandent l'autorisation de convertir en stalles les banquettes de la Chambre. Ce changement, qui aurait son but d'utilité, entraînera une dépense de 8,216 fr. 10 c., qui, ajoutée au crédit de 47,361 fr. accordé pour 1845, devra porter à la somme de 55,577 fr 10 c. le crédit du chapitre XV. Votre Commission vous propose d'allouer le crédit demandé.

Tel est, Messieurs, le résultat de l'examen auquel votre Commission s'est livrée. Elle a rempli sa tâche, et il ne lui reste plus qu'à soumettre à vos délibérations les différents articles par lesquels vous allez être appelés à prononcer.

Article premier.

La Chambre reconnaît que le versement au Trésor de la somme de 4,258 fr. 93 cent., faisant le solde de l'excédant des recettes du compte de 1842, a été effec-

tué le 11 juillet 1844, ainsi que cela est justifié par le récépissé délivré par le caissier central du Trésor public.

Art. 2.

Elle reconnaît également que le versement au Trésor de la somme de 33,782 fr. 49 cent., résultant de la balance du compte de 1843, a été effectué, ainsi que cela est justifié par le récépissé délivré le 11 du même mois de juillet 1844 par le caissier central du Trésor.

Art. 3.

Le compte de l'exercice 1844 est arrêté :

En recette à................	703,050 f.	*00* c.
En dépense à..............	705,174	08
Excédant de dépense.......	2,124	08

Lequel excédant sera reporté sur l'exercice 1845.

Art. 4.

Le compte de la caisse des retraites est arrêté pour l'année 1844 :

En recette à.................	54,513 f.	06 c.
En dépense à.................	45,979	02
Restant en caisse........	8,534	04

Art. 5.

La situation de cette caisse est établie ainsi qu'il suit au 31 décembre 1844 :

En deniers formant l'excédant de recettes de 1844.................. 8,534 04
En inscriptions de rentes 5 p. % 39,500 00

Art. 6.

La liquidation des pensions suivantes est approuvée, savoir :

Au profit de M. Dauchamp, sous-chef du secrétariat de la Questure....		3,200 f.	00 c.
—	du sieur Souplet, commis du secrétariat...	776	66
—	de la veuve Tournemine	800	00
—	de la veuve Dutey.....	200	09

Art. 7.

Le budget de la Chambre pour 1846 est fixé à 772,557 fr. 10 cent.

La Chambre vote chaque chapitre séparément.

MAI
HEV
H
NCE
NY.
AIS.
TINE
PORT
DUX.
ESSA
T...
ARD.
MAN.
HUI
ÈVRE

La bibli

1° Vo
2° D
3° É
4° Pr

Sur les
Théolog
(C
Jurispr
(L
volur
Science
noml
Belles-I
(D
prési
Histoir

Sur le
il n'a été

Il y a do

SERVICE DE LA BIBLIOTHÈQUE EN 1844.

.othèque s'est accrue en 1844 de 1,167 volumes, savoir :

›lumes acquis	874
ons des Ministres et hommages	126
changes avec les Gouvernements étrangers	55
ocès-verbaux des Chambres et distributions	112
Nombre égal	1,167 volumes.

874 volumes acquis, il y en a :

gie	1
'est une suite de la traduction de la Bible, par Cohen).	
udence et législation française et étrangère	172
e bibliothécaire, parmi ces acquisitions, signalera les premiers nes *d'un Bulletin des Lois papales,* dont on attend la suite).	
s et Arts, comprenant l'économie politique et ses branches breuses	286
Lettres	3
›ont 2 volumes sont un *Dictionnaire de l'Académie* pour la dence.	
e et voyages	412
Nombre égal	874

crédit annuel de......... 15,000 fr. affecté au service de la Bibliothè
dépensé que............ 12,294 fr. 65 c.

›nc eu excédant de recette de 2,705 35

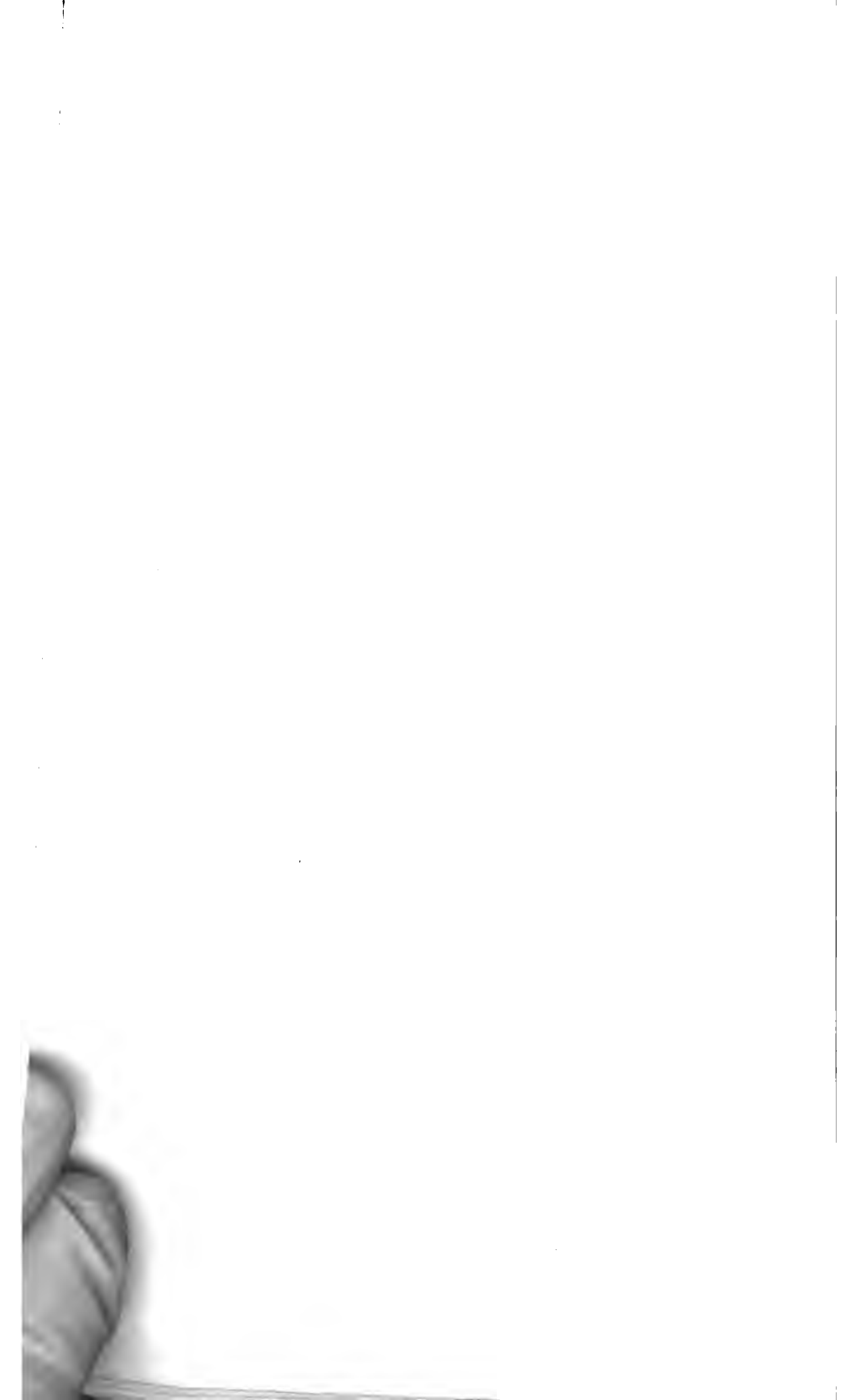
TABLE DES MATIÈRES.

CONTENUES DANS CE VOLUME.

ANNEXES (N°s 194 à 205).

FIN DE LA TABLE DU ONZIÈME VOLUME.






HARVARDIANAE IN NOV ANG SIGIL
ET
VE RI TAS
ECCLESIAE
College Library
FROM

[redacted]

